Проф. Р. Л. Самойлович

# S. O. S.

# В АРКТИКЕ

ПЕТРОПОЛИС

NECROPOLIS

Проф. Р. Л. Самойлович

# *S. O. S.*

В

АРКТИКЕ

—

## ЭКСПЕДИЦИЯ „КРАСИНА“

—

52 фототипии и 2 карты

ПЕТРОПОЛИС / БЕРЛИН

Alle Rechte, insbesondere das der Uebersetzung, vorbehalten
Copyright by Petropolis-Verlag A. G., Berlin 1930

Фототипии изготовлены и отпечатаны «Union Deutsche Verlagsgesellschaft».

«Energiadruck», Berlin SW. 61, Gitschiner Str. 91

# ПРЕДИСЛОВИЕ

Летом 1928 года во льдах Арктики произошла катастрофа, которая затем надолго приковала к себе внимание культурного человечества, пробудив в сердцах многих самоотверженность, героизм и любовь к человеку. Десятки спасательных экспедиций 6-ти стран работали для оказания помощи участникам экспедиции на дирижабле «Италия» и СССР был одним из первых, взявшихся за работу в этом направлении. На поиски Итальянской Экспедиции, а также Руаля Амундсена и его спутников, были отправлены 4 советских корабля: «Персей», «Малыгин», «Красин» и «Седов», из коих на долю «Красина» выпало великое счастье вырвать у смерти 7 человек.

В предлагаемой читателю книге я, как один из участников похода на «Красине», сделал попытку с возможной полнотою и объективностью описать деятельность этой экспедиции.

Я испытывал не мало сомнений, прежде чем взяться за перо, я считал все происшедшее настолько значительным, что для изображения имевших место событий нужен был бы и больший талант и лучшее уменье. Полагая, тем не менее, что общественное мнение нуждается в последовательном изложении нашего похода на основании достоверного материала, я решился написать эту книгу, пользуясь документами или же полагаясь на то, что я лично видел и чему был свидетелем.

Попытка Итальянской Экспедиции приоткрыть завесу над тайнами полярной природы, стоила семнадцать человеческих жизней. Из них шведский молодой ученый Мальмгрен, физик профессор Понтремоли, Помелла, Алесандрини, Лаго, Ардуино, Чиакко и Каратти были участниками экспедиции на дирижабле; великий полярный исследователь — Руаль Амундсен и его мужественные спутники Гильбо, Дидрихсен, де-Кювервилль, Валетт и Брази отдали свою жизнь, вылетев на помощь итальянской экспедиции и, наконец, итальянские летчики Пенцо, Крозио и Делла Гатта разбились при возвращении со Шпицбергена на родину. Эти 17 человек, принадлежавшие к четырем разным национальностям, различны были также по своему удельному весу — в жизни, и в науке, но все они пожертвовали собой ради спасения других и во имя прогресса человечества.

С глубоким благоговением перед самопожертвованием этих людей, склонив голову перед их героизмом, я позволяю себе посвятить мой скромный труд семнадцати погибшим.

Карта полетов Итальянской Экспедиции была мне прислана Умберто Нобиле, за что я выражаю ему свою искреннюю благодарность.

Значительная часть фотоснимков, помещенных в этой книге, предоставлена мне доцентом Д-ром А. Гуль. Я позволяю себе выразить ему за предоставление их сердечную признательность.

# ГЛАВА I

Тревожные дни. — Комитет Помощи Итальянской Экспедиции. — Радиолюбитель Шмидт. — Отправка «Малыгина». — Постановление о посылке «Красина».

Прекращение радиограммы с дирижабля «Италия» 25-го мая, естественно, вызывало беспокойство. Конечно, могла случиться непредвиденная порча радиоаппарата, — хотелось так думать, — однако, мысль возвращалась к тем многочисленным опасностям, которым подвергался дирижабль в Арктике.

Прошли дни 26-го и 27-го мая, — все еще не было никаких сведений с «Италии», на душе становилось тревожнее. Наступило, наконец, утро 28-го мая, я лихорадочно просматривал газеты — «Италия» молчала. Стало очевидным, что с экспедицией случилось несчастье.

Не подлежало сомнению, что помощь, если она вообще была возможна, должна была быть организована в самом спешном порядке. Кем? На этот вопрос мне было не трудно ответить. В Европейском секторе Арктики имеется не много стран, которые по своему географическому положению тесно связаны с полярными областями, — то СССР, Норвегия и, отчасти, Швеция. В то время мне еще было неизвестно, предполагалась ли организация помощи в этих государствах, но я знал, что среди наших исследователей есть не мало лиц, которые могли бы оказаться крайне полезными в этом деле. С другой стороны, только СССР обладал мощными ледоколами и пароходами ледокольного типа.

Не раздумывая долго, я просил соединить свой телефон с Москвой и вызвать к телефону т. Воронова, Заведую-

щего Отделом Научных Учреждений при Совнаркоме СССР. С этим отделом наш Институт по Изучению Севера был тесно связан по своей работе. В телефонном разговоре я указал на совершенную необходимость организовать помощь экспедиции нашими научными силами, использовав один из мощных ледоколов, находившихся в нашем распоряжении. Т. Воронов просил меня переговорить по этому поводу с Итальянскими Консулом и организовать специальную комиссию из компетентных лиц.

В тот же день я встретился с итальянским консулом г. Спано в Ленинградском Отделении Комиссариата Иностранных Дел.

Я указал г. Спано, что с его земляками произошло на далеком севере большое несчастье и что единственный способ оказать им реальную помощь — это послать туда спасательную экспедицию на ледоколе или ледокольном пароходе, в зависимости от того, куда именно направить эту экспедицию. Г. Спано был мне чрезвычайно признателен и обещал дать о моем предложении подробную телеграмму своему правительству в Рим.

Вместе с тем была организована небольшая комиссия в Ленинграде в составе В. Ю. Визе, А. Г. Воробьева, А. М. Лаврова и меня. Нужно сказать, что большинство наших исследователей в это время года уже были озабочены подготовкой к летним работам, а многих уже не было в Ленинграде, поэтому комиссия состояла из небольшого числа лиц.

В то же время в Москве, уже 29-го мая утром, Осоавиахим оповестил по радио Европейский и Азиатский Север Союза о необходимости войти в связь с экипажем дирижабля «Италии» и, в случае возможности, оказать ему содействие и помощь.

В этот же день Комиссия по Большим Советским Перелетам Осоавиахима СССР созвала экстренное совещание, на которое пригласила ряд научных деятелей, известных своими исследованиями в Арктике и специалистов по воздухоплаванию и метеорологии.

На этом совещании были с большой подробностью освещены метеорологические условия, при которых могла произойти авария дирижабля. Однако, отсутствие точных сведений о месте и обстоятельствах катастрофы, лишало Комиссию возможности точно фиксировать место поисков дирижабля. Приходилось говорить об огромном районе

RBC/NcU SAVINE

Арктической области между Новой Землей и Свальбардом, для исследования которого не достаточна была бы мобилизация всех ледоколов, имеющихся в наших портах. Надо было ограничить зону поисков и, с другой стороны, наметит, какие именно суда могут быть посланы на помощь. Собрание не имело в своем распоряжений точных сведений о готовности к плаванию судов, в частности, являлась сомнительной возможность использования «Седова», в виду невозможности установления срока ремонта, в котором он находился. Поэтому была в срочном порядке организована рабочая пятерка, под председательством И. Р. Грозы, которой было поручено уточнить место поисков экипажа и те средства, которыми может располагать общественная помощь экипажу дирижабля. На заседании этой же комиссии 29-го мая, было признано необходимым организовать при Осоавиахиме Комитет помощи дирижаблю «Италия» и это решение в этот же день получило санкцию Президиума Осоавиахима СССР.

Следует помнить, что тогда еще не было решительно никаких сведений о местонахождении дирижабля. Уточняя поэтому лишь на основании теоретических выкладок местонахождение экипажа, пятерка пришла к выводу, что наиболее вероятным местом нахождения экипажа следует считать район Земли Франца Иосифа и все пространство Северного Полярного Моря между этой Землей и Свальбардом. Не исключалась, впрочем, возможность нахождения дирижабля и вне этого весьма обширного района.

Поиски в этом районе чрезвычайно затруднены были вследствие того, что кромка полярных льдов в это время года располагается южнее 75°, как это можно было видеть по схемам, составляемым ежегодно Датским Метеорологическим Институтом. В связи с этим стал вопрос о немедленной посылке в этот район пароходов ледокольного типа. Однако, дело усложнялось тем, что суда «Таймыр», «Седов» и «Малыгин», стоявшие в Архангельске, находились в ремонте. Единственным судном, которое было готово к плаванию, было судно «Персей» Пловучего Морского Института. «Персей» — обыкновенный деревянный корабль, укрепленный в носовой части дубовой обшивкой бортов. Мощность его паровой машины всего 250 лош. сил.

Само собой разумеется, что такое судно было совершенно непригодно для активного плавания во льдах, т. е.

форсирования льдов. С другой стороны, без ледокольной базы невозможно было предпринимать каких-либо воздушных операций.

Второго июня было в Москве созвано второе совещание Комитета Помощи под председательством т. Уншлихта. Был прежде всего решен вопрос о «Персее». Этому кораблю решили поручить работу по обследованию морской зоны между Землей Франца Иосифа и Новой Землей, опрос всех промысловых судов и сбор сведений о возможных признаках пребывания экспедиции. Одновременно Персей должен был служить связью между другими посылавшимися судами. Используя Таймыр, предполагалось осветить район между 30 и 40 меридианами, примерно, до 78° сев. шир. на 30-м меридиане.

Комитету Помощи удалось к этому времени установить связь с базисным кораблем Итальянской Экспедиции Читта ди Милано, от которого была получено сведение о длине волны, на которой работает этот корабль и дирижабль «Италия». Как выяснилось, коротковолновая установка Нобиле работала на волне 30—35 метров.

К этому времени уже весь культурный мир с тревогой следил за судьбой итальянской экспедиции. Сотни радиостанций, десятки тысяч радиолюбителей напряженно прислушивались к радиосигналам с дирижабля «Италия». Тщетно... Суровая Арктика хранила свою тайну. Неожиданно Комитетом была получена телеграмма, что радиолюбителем Шмидтом в одном из самых глухих уголков СССР, в селе Вознесение-Вохма Северо-Двинской губернии, были приняты сигналы радио на иностранном языке.

Это было 3-го июня в 19 часов 30 минут. Были приняты следующие слова: «Itali Nobile Franz Josef sos sos sos terra tengo Eh H».

5-го июня было созвано в Москве расширенное Совещание Комитета Помощи с участием представителей Института по Изучению Севера и Главной Географической Обсерватории. Именно на этом заседании было решено отправить спасательную комбинированную летно-морскую экспедицию.

Исходя из того, что поиски должны производиться в районе Земли Франца Иосифа, комиссия постановила:

«Ледокол Малыгин, ремонт которого мог быть закончен в наиболее короткий срок, направляется с самолетом

«Ю-13» к западным берегам Новой Земли. По пути на о. Колгуеве и на о. Вайгаче он оставляет запас бензина и масла, необходимого для пополнения топлива мощного самолета, предназначенного для непосредственной разведки Земли Франца Иосифа. Подойдя к западным берегам Новой Земли, он выискивает наиболее подходящий район, обеспечивающий возможность посадки самолета. Наиболее вероятным местом первой остановки, по состоянию льдов, могла явиться Белушья Губа. Обследование Земли Франца Иосифа должно быть произведено при помощи тяжелого самолета «Дорнье-Валь», который из Ленинграда вылетит через Архангельск к Северной оконечности Новой Земли, а оттуда к Земле Франца Иосифа. Однако, Малыгин должен будет пробраться возможно севернее, примерно в район Крестовой Губы или полуострова Адмиралтейства. Отсюда вылетает вспомогательный самолет «Ю-13» к Северной оконечности Новой Земли, с задачей организовать в Русской Гавани, путем нескольких полетов от ледокола к этому пункту, базу с запасом горючего для мощного самолета. Одновременно с этим, из Ленинграда, под управлением летчика Б. Г. Чухновского, в Архангельск вылетает мощный самолет и, пополнив там свои запасы, летит к месту своей конечной базы, имея на пути посадки на о. Колгуеве, у Белушей Губы или у Полуострова Адмиралтейства. Дойдя до конечной базы у Русской Гавани, мощный самолет совершает несколько полетов от этого пункта в район Земли Франца Иосифа, имея задачу осветить юго-западный берег Земли Франца Иосифа. Следующие рейсы самолета должна захватить районы этой Земли с постепенным отклонением к Северу. Состояние льда, сковывающего в это время года Землю Франца Иосифа, делает крайне затруднительной посадку большого самолета и вынуждает весь путь, от Русской Гавани до Земли Франца Иосифа и обратно, совершать в один прием без посадки. Это все же дало бы возможность, в случае нахождения участников Итальянской Экспедиции, поддержать экспедицию Нобиле, сбрасывая им продовольствие и все необходимое и дать им возможность укрепиться до того момента, когда могла бы быть организована длительная операция форсирования льдов ледоколом. Лишь в крайнем случае особо благоприятных условий посадки, самолету удастся снизиться в этом районе и тогда возможно будет принять

на борт в несколько приемов экипаж экспедиции. Более вероятным случаем представлялось лишь обнаружение местонахождения итальянцев, после чего немедленно должна быть произведена дополнительная экспедиция на ледокольном пароходе «Седов», оставляемом Комитетом на этот случай в Архангельске».

На том же заседании 5-го июня я внес предложение не останавливаться лишь на посылке «Седова», а подготовлять к плаванию один из мощных ледоколов в Ленинградском порту. Это предложение было сочувственно встречено присутствовавшими.

Весь вышеизложенный план работ, принятый Комитетом, конечно, был весьма сложным и не легко выполнимым, однако, исходя из тогдашней уверенности, что экспедиция Нобиле потерпела аварию где-то в районе Земли Франца Иосифа, он был единственно правильным.

Во главе организуемой экспедиции поставлены были три лица: профессор В. Ю. Визе, геофизик и знаток полярных условий, гидрограф А. М. Лавров и летчик Б. Г. Чухновский*), летавший ранее в районе Новой Земли. Начальником экспедиции был назначен В. Ю. Визе.

Подготовка этой экспедиции шла форсированным темпом.

В то время, еще не было известно местонахождение участников итальянской экспедиции. Начальник экспедиции на Малыгине В. Ю. Визе и его помощник А. М. Лавров — участник экспедиции Вилькицкого, 7-го июня выехали из Ленинграда и уже в пути узнали о том, что удалось войти в связь с группой Нобиле. В связи с этим план работ экспедиции Малыгина должен был быть изменен. 11-го июня Малыгин получил приказ взять курс на остров Надежда, лежащей к юго-востоку от Шпицбергена, попытаться пройти во льдах возможно севернее, откуда начать полеты к местонахождению группы Нобиле. Капитаном Малыгина был Д. Т. Чертков, а летная группа состояла из М. С. Бабушкина, известного своими полетами над беломорскими льдами, второго пилота Д. И. Сергеева и механиков Квятковского и Грошева. Комиссаром экспедиции был назначен П. П. Стрелков.

*) Согласно первоначального плана Б. Г. Чухновский должен был принимать участие в экспедиции «Малыгина».

Ровно в полночь 12-го июня Малыгин под музыку и громкое «ура» провожающих отвалил от пристани, а через два дня, 14-го июня, пришел в Мурманск, куда должен был прибыть летчик Бабушкин.

К этому времени стали известны первые радиосигналы от Нобиле с точным указанием местонахождения итальянцев к востоку от Северо-Восточной Земли у мыса Лей-Смит.

Для Ленинградской Комиссии Помощи стало совершенно очевидным необходимость немедленной посылки мощного ледокола Красин, о чем и было сообщено в Москву Комитету Помощи. Маршрут ледокола был также ясен: он должен был итти вдоль западного побережья Шпицбергена, затем повернуть к Семи Островам на восток до м. Лей-Смит.

Само собой разумеется, что и первоначальный план экспедиции на Малыгине должен был быть перестроен. Малыгину было предписано итти к Лей-Смиту восточным вариантом, взяв в Мурманске самолет и летчика М. С. Бабушкина, запастись достаточным количеством топлива, взять курс, примерно, по 30 меридиану на Север с тем, чтобы возможно ближе подойти к месту нахождения итальянцев. Так как по состоянию льда Малыгин не сможет пройти дальше о. Надежды, то остающееся пространство должен будет покрыть самолет «Ю-13» с тем, чтобы оказать соответствующую помощь экспедиции Нобиле.

Тем временем и итальянское правительство пришло к заключению о необходимости посылки в район катастрофы мощного ледокола.

11-го июня в 11 часов 25 минут я получил телеграмму-молнию:

«Итальянское правительство просит посылке мощного ледокола Шпицберген Кингс-бей и далее к западу вдоль Шпицбергена месту экспедиции находящейся 80°30' северной широты и 28°04' восточной долготы. Нуждается обуви теплых вещах оружии медикаментах необходимо решить основной вопрос может ли выполнить эту задачу Малыгин, если нет — срочно послать Ленина или Красина установив возможность, — первое установки на нем Дорнье-Валя, второе — иметь значительные запасы горючего как для ледокола так и для самолета, третье, —

определить более целесообразный способ переброски состава экспедиции и запасов. Случае похода Ленина или Красина. Необходим срочный ответ не позже двадцати с половиной часов сегодня.

Комитет Помощи Уншлихт».

По получении этой телеграммы, я немедленно созвал совещание Ленинградской Комиссии, в составе: А. Г. Воробьева, Б. Н. Сорокина (командир Красина) и Б. Г. Чухновского, вынесшей постановление, в котором указала, что «единственно подходящим кораблем, по своей мощности и конструкции, для посылки из Ленинграда на Шпицберген, для помощи Нобиле является Красин. При сильном напряжении возможна подготовка его в течение трех дней. Красин должен пойти вдоль западного побережья Шпицбергена и затем на восток к мысу Лей-Смит. В виду необходимости для котлов кардиффского угля, является целесообразным заход его по пути в один из Норвежских портов.

Летчик*) должен лететь из Мурманска непосредственно на Шпицберген. Затем аппарат грузится на ледокол (желательно в Кингсбее), чтобы затем итти к Лей-Смит.

Такова была самая первая попытка уточнить работу Красина. Самолет предполагалось отправить лётом до Шпицбергена, ибо являлось опасение, что Дорнье-Валь не поместится на палубу ледокола. Впоследствии, когда выяснилась возможность получения трехмоторного «Юнкера» с отнимающимися плоскостями, решено было взять самолет на Красин уже в Ленинграде.

Решение Комиссии телеграммой-молнией было отправлено в Москву.

Однако, почти одновременно, в 14 часов 01 минута, из Москвы была отправлена мне следующая телеграмма:

«По приказу Наркомпути тов. Рудзутак немедленно приступить подготовке отплытия Шпицберген ледокола Красин... Подготовка требует исключительной срочности. Необходимо добиться готовности не позже утра

---

*) К этому времени уже состоялось назначение Б. Г. Чухновского.

13-го. Одновременно обеспечить установку самолета Дорнье-Валь.

Комитет Помощи Уншлихт».

Через пять минуть другая телеграмма-молния:

«Самойловичу копия Чухновскому

Необходимо на ледоколе Красин захватить запасы провианта, медикаментов, оружия, 9 комплектов теплой одежды. Одновременно переводятся средства для экипажа «Италия». В виду недостаточности Шпицбергене горючего масла самолетов необходимо обеспечение максимальных запасов.

Комитет Помощи Уншлихт».

В тот же день в 22 часа 55 минут была мною получена руководящая телеграмма-молния:

«Самойловичу

Комитет постановил предлагает исполнению следующее двтчк первое исходя из данных сообщенных итальянским правительством нахождении Нобиле северной широте восемьдесят градусов тридцать минут долготе двадцать восемь градусов ноль четыре минуты просьба итальянского правительства срочной посылке ледоколов Шпицберген Комитет постановил вместо одной экспедиции направлении Франц Иосиф не считая Персея организовать две экспедиции восточную и западную тчк Второе — восточная под руководством Визе Лаврова и товарища выделяемого местной организацией Малыгине выходит море двенадцатого июня имея борту самолет «Ю-13» участием Бабушкина Сергеева тчк Задача двтчк курс остров Надежда возможное проникновение через льды действия самолета направлении мыса Лей-Смит база на Мурманске тчк Задача самолета имея оружие медикаменты пятнадцать комплектов теплой одежды обуви продовольствие обнаружить экипаж снабдить указанными предметами при возможности перебросить очередями на Малыгина тчк Указанных целях переставить поплавки обратно лыжи имея первые запасе тчк Ввиду отказа Дорнье запасов последнему не брать тчк Доносить ходе экспедиции радио на Сок*) установить связь Италией Читта Милано шестнадцатого Кра-

*) Сок — позывная радиостанция в Сокольниках в Москве.

синым тчк Третье, — западная состав руководства особоуполномоченный Комитета зпт Самойлович Чухновский не позже четырнадцатого выходит ледоколе Красин имея борту «Юг-1» или «Юг-13» обязательно лыжах тчк Задача имея максимальный запас угля продовольствия себе пятнадцать комплектов теплой одежды продуктов медикаментов оружия для экипажа дирижабля держать курс Шпицберген тчк Дальнейшая задача достигнув Кингсбея получить уже обеспеченное топливо продукты Читта Милано выяснив обстановку и согласуя дальнейшие действия итальянскими норвежскими мероприятиями достичь мыса Лей-Смит подвигаясь западной северо-западной стороны тчк Задача самолета при крайней надобности разведка пути движения зпт основная разведка местонахождения экипажа Италия зпт дальнейшее выполнение задач аналогично указанным выше для самолета Малыгина доставкой перевозимых Красина тчк Подготовке и использования самолетом заблаговременно обеспечить все меры противодействия обмерзанию моторов тчк Четвертое, — иметь обеспеченную радио-связь Читта Милано дирижаблем между обеими экспедициями тчк Помимо имеющегося радио Красине установить коротковолновую станцию одного ленинградских любителей тчк Экипажа судов обязательно иметь запас лыж саней оружия карт приборов запасы для самолетов тчк Пятое —действия экспедиций как имеющих определенные задания являются вполне самостоятельными тчк Одновременно обязательна координация действий мероприятиями итальянского правительства и норвежскими обращаясь Читта Милано тчк Шестое, — Связь Комитетом посылку донесений через Сок дублируя коротковолновиками тчк Обоим экспедициям подтвердить Комитету Читта Милано дирижаблю свои позывные длину волн часы передачи приема тчк Седьмое — сообщается положение экипажа Италии тяжелое тчк Дирижабль очевидно потерпел аварию тчк Указанных выше координатах находится часть экипажа девять человек которые видимо направились Кап Норд зпт имеются сведения отнесения пловучим льдом семи человек, тридцать километров восточнее указанных координат состояние девятое десятое число тчк Восьмое — иметь в виду Шпицбергене находится Читта Милано Гобби Браганца два норвежских самолета одиннадцатого из Италии вылетел самолет Савойа летчиком

Наверху: Тройка (Б. Чухновский, Проф. Р. Самойлович, П. Орас)
Внизу: Команда «Красина»

«Красин» на пути к Шпицбергену

Маддалена двенадцатого вылетает из Италии Дорнье тчк Кингбее находятся норвежские ледоколы малой мощности тчк Девятое, — подтверждается двоеточие все сообщения корреспондентов подлежат визированию руководства тчк Десятое — Итальправительство выразило благодарность Комитету Совправительству проводимую работу расчитывая срочную помощь нашей экспедиции особенности ледокола тчк Комитет уверен сознании ответственности задачи расчитывая организованность энергию дисциплину выносливость отвагу всех участников расчитывая безусловный успех 3591

Комитет Помощи
Уншлихт Малиновский».

С этого дня началась наша страда. Десятки телеграмм-молний, бесконечные разговоры с Москвой по телефону и прямому проводу, организация экспедиции в молниеносном порядке, — закипела, забурлила работа. Штабом работ был Институт по Изучению Севера на Съездовской лин. 1. Все сотрудники института (многие тогда уже разъехались) были мобилизованы в распоряжение экспедиции. Немедленно были приостановлены подготовительные работы к моей предполагавшейся ранее экспедиции на Канин полуостров и мой ближайший сотрудник И. М. Иванов превратился в секретаря новой экспедиции.

Прежде всего мне предстояло сговориться относительно всех деталей организации похода на ледоколе Красин.

## ГЛАВА II

Организация похода. — Руководящая тройка. — Летная группа. — Научные сотрудники. — Морское командование. — Радисты. — Представители прессы. — Уборщица и журналистка.

Того же 11-го июня, в понедельник, я созвал на Красине расширенное заседание с представителями Порта и Судовой администрации.

Приведу некоторые из принятых постановлений:

«Сообразуясь с полярными условиями плавания, взять в поход минимальное количество людей.

При комплектовании команды установить медицинский осмотр и следить за тем, чтобы набор команды не имел случайный характер.

Считать необходимым закончить укомплектование команды в течение 12-го июня.

Запас провизии должен быть шестимесячный, который пополнится сверх того в порту захода».

Другие постановления гласили:

— Самойлович берет на себя выяснение с Москвою вопроса о закупке Кардиффского угля.

— Порту поручается в двухдневный срок разрешить вопрос с парусами для шлюпок.

— Поручить командиру ледокола К р а с и н снабжение штурманской части.

— Обязательство доставки обмундирования для команды возлагается на Порт.

— Необходимое оружие и патроны берет на себя достать Самойлович.

— Лыжи достать через военные организации.

— Ремонт радио-рубки и снабжение судовой радиостанции поручается старшему радисту.

— О спирте и винах договориться с врачем.

— Срок выхода — руководствоваться приказом».

Функции были распределены и работа закипела. На мне лежало общее руководство.

К р а с и н стоял в то время на Неве у 15-ой линии Васильевского Острова и на том же совещании решено было перетянуть его к Угольной пристани для погрузки угля.

Лишь к вечеру 12-го июня, однако, удалось отбуксировать К р а с и н, так как один из трех буксиров, предназначенных для него, спешно был отправлен на помощь английскому кораблю сорванному с бочки. Прошло еще некоторое время, пока подтянулись и пришвартовались к пристани.

Погрузка угля началась в 23 часа. Хотя у нас в Ленинграде имелся очень хороший Донецкий Уголь, однако, в виду необходимости догрузки угля, я настаивал на Кар-

диффе, который можно было бы заготовить в Бергене. Но Комитет Помощи боялся излишней потери времени и предполагал о возможности взятия угля в Кингсбее.

12-го июня я получил телеграмму-молнию:

«Самойловичу.

Первое — вы назначены начальником экспедиции тчк Второе — подтверждаются указания данные мной относительно непосредственного направления Кингсбей

Комитет Помощи Малиновский».

В тот же день я сообщил Комитету, что все же я нахожу крайне важными снабжение ледокола доброкачественным углем в целях сохранения ледокольных качеств его, для чего необходим заход в один из портов Норвегии, лучше всего в Берген, чем несомненно, кроме того, выгадается время, ибо в Кингсбее погрузка идет медленнее, да и самый уголь хуже.

Комитет согласился со мною и уже в пути я получил соответствующее распоряжение о заходе в Берген.

12-го я получил от В. Ю. Визе телеграмму:

«М а л ы г и н сегодня вечером выходит Свальбард заходим Мурманск».

У нас, между, тем шла бешенная по темпу работа по подготовке организации экспедиции . . .

Когда я принялся за организацию спасательной экспедиции, для меня вначале ясно не было, каким образом будет создано руководство экспедиции. Но уже 12-го июня выяснилось, что руководящая «тройка» будет состоять из П. Ю. Ораса, как заместителя начальника, Б. Г. Чухновского и меня, в качестве начальника экспедиции.

14-ое июня было особенно трудным днем. Я вышел из своей рабочей комнаты, чтобы отправиться в Порт. В соседнем помещении я встретил незнакомого мне военного моряка, который, оглядываясь, повидимому искал кого-то глазами. Увидев меня, он вытянулся по-военному, взял под козырек и представился:

— О р а с.

Я уже имел тогда телеграмму от Комитета Помощи с назначением П. Ю. Ораса в качестве третьего руководящего лица, но я не слыхал его фамилии.

Я просил Б. Г. Чухновского узнать о нем в военных кругах и Б. Г. в тот же день сообщил мне весьма лестную характеристику П. Ю., на основе слышанного им от разных лиц, кончивших с ним Морскую Академию. И действительно, П. Ю. О р а с произвел благоприятное впечатление. Приземистый, крепко-сшитый, со скуластым финского типа лицом, он имел вид уравновешенного и спокойного человека. На здоровом полном лице блестели небольшие, немного насмешливые глаза.

Одним из достоинств П. Ю. Орас было прекрасное знание многих иностранных языков.

Вскоре после нашего знакомства я спросил П. Ю., говорит ли он на каком-либо из иностранных языков. П. Ю. улыбнулся.

— Да, я свободно говорю по английски, французски, немецки, по шведски, по фински, по эстонски и немного ... по-арабски, прибавил он с усмешкой.

Это было даже больше, чем нам требовалось. Я не думал, что в Арктике нам пригодятся знания П. Ю. Орас в арабском языке, но его знание прочих языков было крайне важно, тем более, что я лично владел только тремя языками, немецким, английским и французским.

Вообще, в смысле знакомств с иностранными языками, дело у нас обстояло благополучно. Б. Г. Чухновский говорил по французски и немецки, а многие из командного состава и команды владели английским или немецким языками.

Другого члена «тройки», Б. Г. Чухновского, я знал еще с 1924 г., со времени своей экспедиции на небольшой шлюпке, когда я шел на Новую Землю с юга и достиг Маточкина Шара, где в это время Главным Гидрографическим Управлением строилась Геофизическая Обсерватория с радиостанцией.

Б. Г. Чухновский, который тогда находился в составе названной экспедиции, совершал разведочные полеты на гидросамолете. Нужно вспомнить, что это был один из немногих опытов полетов на самолетах в полярной области.

Поэтому, когда я узнал, что в качестве руководителя летной группы назначен морской летчик Б. Г. Чухновский, я был чрезвычайно доволен. Не смотря на свою молодость Б. Г. Чухновский имел уже большой летный стаж. Участие его в руководящей тройке было также крайне по-

лезно, ибо роль летной части была столь велика, что, конечно, весьма важно было, чтобы руководитель ее имел право голоса в самом руководстве экспедиции.

Нужно сказать, что Б. Г. Чухновский, в начале июня лежал в госпитале, больной аппендицитом. Его подготовляли к операции, когда он прочел в газетах о своем назначении в полярную экспедицию. Несмотря на протесты врачей, он немедленно выписался из госпиталя и стал в ряды экспедиции. Сначала он должен был принять участие в экспедиции на Малыгине, но затем туда был назначен другой, не менее замечательный летчик, М. С. Бабушкин.

Чухновский, не смотря на свое слабое здоровье, проводил день и ночь в неустанной работе, — надо было подобрать надежную летную команду, испробовать мотор, устроить для него соответственную площадку на ледоколе, надежно погрузить и установить его. Наконец, взять достаточное количество запасных частей. Все эти приготовления отнимали у Б. Г. Чухновского массу времени и я лишь мельком виделся с ним в эти сумасшедшие дни.

Сотрудников у Чухновского было четыре человека.

Вторым пилотом был зачислен Г. А. Страубе.

Веселый, подвижной хохотун, он вносил много живости даже во время самых тревожных дней нашей экспедиции. В Страубе ключем била молодость, почти школьничество. Но вместе с тем, у него высоко было сознание чувства долга. Горячий, вместе с тем, отзывчивый характер, ставил Страубе в ряды самых приятных членов нашей экспедиции.

А. Д. Алексеев — плотный, высокий, круглолицый и румяный летчик-наблюдатель. Спокойный, уравновешенный, никогда не теряющийся, он немного насмешливо смотрел своими голубыми глазами на окружающий мир. Он ловко подмечал смешные стороны окружающих и своими едкими шутками нередко выводил из себя некоторых. Алексеев делал это, впрочем, не зло, а со всем своим добродушием и никто на него за это не сердился. Он прекрасно знал свое дело. Он был одновременно и летчиком-наблюдателем, и радистом, что было, конечно, чрезвычайно ценно.

Механик А. С. Шелагин был уроженцем Архангельской губернии. Настоящий северянин. Он не любил много

говорить, но как и другой механик В. И. Федотов, является одним из лучших механиков нашего воздушного флота.

Таков был состав летной команды. События показывали, что эти люди были на высоте поставленной перед ними задачи.

Научный состав нашей экспедиции был крайне ограничен. Он состоял всего из трех лиц. Так как нашей главнейшей и основной целью было спасение членов итальянской экспедиции, то прежде всего приходилось заботиться о всем том, что связано было с этой целью. Важно было иметь достаточно полный и надежный экипаж и летный состав. Поэтому на долю научной части выпал столь немногочисленный состав.

На мне лежало общее руководство научными работами, а также производство геологических исследований.

Вся метеорологическая и гидрологическая часть пала всей своей тяжестью на геофизика В. А. Березкина. Он принадлежал к числу людей, которые никогда не сидели без дела. Бодрый, энергичный, он всегда был чем-нибудь занят. И действительно, на нем лежала нелегкая обязанность по производству метеорологических и океанографических наблюдений.

В. А. Березкину помогал молодой научный сотрудник И. М. Иванов. По специальности геоморфолог, студент последнего курса Географического Института (ныне Географического Факультета Ленинградского Университета), был, что называется, Mädchen für alles. Его первой обязанностью было помогать мне на геологических экскурсиях, во время которых он вел глазомерную топографическую съемку. Вместе с тем, он препарировал шкурки убитых птиц. Кроме того, состоял секретарем экспедиции, вел протоколы немногочисленных, впрочем, у нас заседаний, заведывал отчетностью и проч. Не смотря на свои многочисленные обязанности, Иванов находил время помогать и в прочих работах, бывать в кубриках у команды, среди которой у него было много друзей. Он был еще хорош своим открытым, веселым нравом. В свободную минуту в кают-кампании, Иванов не прочь был и похохотать, и сплясать русскую, и посмеяться над товарищами.

При подоготовке к экспедиции, у нас усложнился вопрос о капитане. Оказывается, что М. А. Сорокин, не-

дежный капитан «Красина», получил уже назначение для участия в Карской экспедиции, и должен был в спешном порядке подумать о замещении столь ответственного поста. В этом отношении мне пришли на помощь начальник Ленинградского Порта и его помощники. Это были единственные люди, которые прекрасно знали весь командный состав многочисленных ледоколов Порта. Они единодушно пришли к заключению, что наиболее подходящим лицом на должность капитана «Красина» являлся Карл Павлович Эгги, который, несмотря на свою молодость, был уже три года командиром ледокола «Ленин», следующего по своей величине за «Красиным».

Вечером 12-го июня, я впервые встретился с К. П. Эгги. Он обращал на себя внимание своей высокой, плотной фигурой с открытым, располагающим к себе лицом. Беседа у нас была недолгая.

— Сумеете ли вы, капитан, привести корабль в полную готовность к плаванию в течение трех дней, — спросил я.

— А как же, — ответил К. П. Эгги, словно удивляясь такому праздному вопросу.

Этого ответа было для меня достаточно. Я вспомнил слова начальника Порта об Эгги: «он мало говорит, но много делает». Впоследствии я убедился в этом.

Капитан Эгги так же мало был разговорчив на других языках, как и на русском. Его привычкой было сжато и лаконично отвечать лишь на вопросы. В остальное время он большей частью молчал. Быть может, это объясняется тем, что будучи родом из Эстонии он чуть-ли ни до восемнадцати лет не знал русского языка.

Особо важную роль в нашем походе должен был сыграть человек, в ведении которого находилась вся машинная и механическая часть корабля. Ведь все наши надежды лежали на бесперебойной работе наших машинных установок, — только при действии всех 10.000 лошадиных сил паровых машин на «Красине» была надежда пробиться к погибавшим итальянцам.

В Порту были самого лучшего мнения о первом механике «Красина»: Михаиле Ивановиче Ершове. «Он очень горячий человек, но хорошо знает свое дело и любит его». Он уже несколько лет служит на «Красине» и хорошо знаком со всеми достоинствами его машин. Это

обстоятельство было чрезвычайно важно. Машину нужно знать, как собственного ребенка.

Капитан имел пять помощников. Первым помощником был зачислен П. А. Пономарев. Среднего роста, крепко сложенный, он с раннего детства плавал на различных судах, как большинство уроженцев Беломорского побережья. Он прошел хорошую морскую школу, так как служил также на английских и норвежских кораблях.

Остальные четыре помощника-капитана Б. М. Бачманов, А. Д. Брейнкопф, Ю. К. Петров и Я. П. Легздин по справедливости считались одними из лучших моряков Ленинградского Порта. Из них, Ю. К. Петров был из военных моряков и считался весьма опытным штурманом; А. Д. Брейнкопф — капитан ледокола «Пурга» — добровольно пошел с «Красиным» в качестве второго помощника капитана.

По понятным соображениям, мы придавали огромное значение правильному функционированию радиосвязи. Нам, ведь, необходимо было сноситься не только с внешним миром, но также находиться в постоянной радиосвязи с нашим самолетом во время его полетов. Естественно, поэтому, мое стремление получить на «Красин» наиболее опытных радиотехников. Как показала впоследствии работа наших трех радио-техников И. В. Экштейна, И. В. Юдихина и А. М. Бакулина, эти люди в самые ответственные моменты были неизменно на высоте постановленной им задачи. Они были перегружены работой свыше всякой меры, но никогда я не слыхал от них какой-либо жалобы или неудовольствия. Умело и просто они исполняли свои нелегкие обязанности.

Так как Комитет Помощи предложил взять на «Красин» пять корреспондентов, то пришлось несколько урезать предполагавшийся состав научного персонала, чтобы дать возможность принять участие в экспедиции всем намеченным представителям прессы.

До похода «Красина» мне никогда не приходилось работать вместе с женщинами. Но на этот раз ко мне обращались многие из научных работниц и журналисток с просьбой разрешить им принять участие в нашем походе, и я отвечал отказом. Первая просьба, впрочем, исходила от уборщицы «Красина».

Еще в первое мое посещение «Красина», я заметил какую-то женщину, средних лет, которая робко прижалась к стенке, когда я спускался по трапу в кают-кампанию.

— Кто это такая? — спросил я капитана.

— Это наша уборщица — Ксения Александрович, — сказал капитан. — Она уже много лет служит на «Красине». Очень старательная женщина и хороший человек, — прибавил он. — Она будет очень полезна в пути.

Я промолчал и прошел вперед.

В кают-кампании уже все собрались на заседание. Надо было решить десятки самых неотложных вопросов. Когда, после окончания заседания, я возвращался обратно и подымался по трапу, то меня снова встретила та же женщина. На этот раз она робко подошла ко мне:

— Простите, Профессор, я задержу вас лишь на одну минуточку. Я хотела сказать ... Я хотела просить вас ... Извините, я очень волнуюсь. Я умоляю вас, не переводите меня на другое судно. Возьмите меня с собой ...

Увидев отрицательное движение моей руки, она слегка прикоснулась к моему плечу.

— Уверяю вас, я очень выносliва и сильна. Я могу пройти пешком много десятков километров. Я, ведь, крестьянка. Однажды, мне пришлось около 20 километров нести своего ребенка и это я проделала легко и своими силами, хотя мой муж шел рядом. Возьмите же меня. Ведь если не будет женщины, кто будет ухаживать за людьми, кто будет починять ваше платье, штопать чулки. Как же можно в таком плавании обойтись без женщины, — удивлялась она.

Ксения умоляюще смотрела на меня и в ее глазах появились слезы. Она искренне была убеждена, что без женщин в плавании обойтись совершенно невозможно. В ее представлении, все были на «Красине», — как дети без матери.

— Хорошо, я подумаю, — сказал я, видя ее отчаяние.

— В это время подошел помощник начальника Порта т. Красовский.

— Я вас очень прошу взять Ксению с собою. Уверяю вас, она будет вам очень полезна. Мы знаем ее уже много лет с самой лучшей стороны, — сказал он.

Участь Ксении была решена. Она была зачислена в состав экспедиции.

Теперь я могу сказать по совести, что никогда впоследствии не раскаивался в этом. Она, действительно, как мать, ухаживала в равной мере за всеми нами. Каюты были всегда во-время убраны, платье прибрано, починено, пуговицы пришиты. Трудно было понять, когда собственно спала эта женщина. В любой час ночи ее можно было встретить еще бодрствовавшей.

Она всегда была полна забот и жила каким-то своим, особым миром, всех жалея и находясь в неизменной тревоге за благополучие каждого.

Но Ксения Александрович была не единственной женщиной на корабле. С нами была еще одна — Любовь Воронцова, журналистка, сотрудница московской газеты «Труд».

Забегая вперед, я должен сказать, что и Л. А. Воронцова старалась во все время путешествия, по мере сил своих, быть полезной делу экспедиции, а книга о походе «Красина», выпущенная ею впоследствии, рекомендует ее, как способную журналистку.

## ГЛАВА III

Погрузка. — Дружная работа. — Последние часы. — Выход в море. — Уборка грузов. — Балтика. — Ложные известия. — Первая лекция об Арктике. — Бельты.

Погрузка между тем шла своим чередом. Надо было предусмотреть все случайности и не только позаботиться обо всем, но и достать и погрузить необходимое на корабль. В таких случаях приходилось иметь в виду тысячи мелочей, — мы, ведь, уходили в далекое плавание, и никто не знал, чем оно кончится, — нужно было иметь достаточное количество продовольствия, экспедиционного снаряжения, топлива, механического оборудования, надо было позаботиться о лыжах, палатках, обуви, рабочем платье. Кроме того, приходилось закупать бумагу, нитки, мыло, спички, иголки, кнопки, канцелярские принадлежности, пуговицы, темные очки. И все это с запасом не на неделю, не на один месяц, а на целый год вперед, для 128 участников экспедиции.

Это была лихорадочная, напряженная работа.

Никто из нас в эти дни не спал, ели мы на ходу, висели на телефоне, получали и отправляли телеграммы - молнии, носились на автомобилях в порт и обратно, и когда теперь я вспоминаю те безумные дни, я удивляюсь, как мы тогда не свалились от усталости.

Наши физические силы поддерживал высокий подъем духа и горячее желание скорее выйти на помощь погибавшим людям. Все в равной мере горели готовностью помочь им и знали, что для спасения их каждый момент был дорог.

Но замечательно было, что не только мы, участники предостоящего похода, с таким энтузиазмом относились к нашему делу, — мы ни в коем случае не смогли бы выполнить своей трудной работы, если бы нас со всех сторон не окружала атмосфера необыкновенного сочувствия и симпатии.

Немудрено, поэтому, что я был в большом затруднении дать ответ на запрос Комитета Помощи, какие именно организации и лица оказали наибольшее содействие в подготовке экспедиции на ледоколе «Красин».

Вот что я телеграфировал «молнией» в Москву 14-го июня:

«Продовольствие снаряжение грузится тчк Картами инструментами пособиями снабжены тчк Все необходимое получено тчк Выдающееся содействие оказали Военно-Воздушные Силы Балтфлота тчк Торгпорт Матвеев Тамме Аматнеке Красовский Александров зпт Военный Порт Зуев Винчин Главное Гидрографическое Управление Разгон зпт Член Реввоенсовета Сааков зпт Институт по Изучению Севера зпт Главная Геофизическая Обсерватория зпт Ленинградский Союз Потребительских Обществ зпт Трест Слабых Токов зпт Общество Друзей Радио

Самойлович».

Я, конечно, не в состоянии был перечислить в телеграмме-молнии имена сотен людей, — рабочих, грузчиков, продавцов, шоферов, ломовых и тех незаметных, но столь важных в коллективном деле сотрудников и служащих правительственных органов и общественных организаций. Не только они, но и близкие нам люди помогали нам, как умели, и принимали живое участие в нашем деле. Мне лично большую помощь оказала жена моя. Ей приходилось, главным образом, выполнять секретарские обязан-

ности и держать связь по телефону. Я помню, как однажды поздно ночью я вернулся из Порта в свою штабквартиру — Институт по Изучению Севера. И вот вижу в своем кабинете, как на распростертой на полу шкуре белого медведя спала моя жена, свернувшись калачиком, подложив себе под голову... телефонный аппарат. Свалившись от усталости, она боялась иначе не проснуться от телефонного звонка.

Я позволяю себе теперь, на страницах этой книги, выразить всем этим людям, близким и дальним, сердечную, глубочайшую благодарность, которая с тех пор всегда живет в моем сердце.

Погрузка «Красина» шла усиленным темпом. Ледокол стоял у угольной пристани, правым бортом к стене. В то время, как краны подавали уголь, с левого борта шла погрузка продовольствия и снаряжения.

Лебедки то и дело подымали самые различные предметы, — то мясные туши высоко взлетали на верх, чтобы затем быстро исчезнуть в глубоком прохладном трюме, то ящики с консервами и десятки пудов колбас и окороков, то полушубки, шапки, белье, цемент, керосин, железо, доски, бревна — все это грузилось в перемежку, без разбора. Только бы скорей, скорей. — Шум лебедок, Грохот осыпавшегося угля, команда, крики «майна», «вира», а к борту «Красина» подходили все новые шаланды с ящиками, бочками, тюками. На палубе образовывались горы вещей. У всех было одно желание... Только бы успеть во-время...

Но уже 13-го июня выяснилось, что мы не успеем погрузиться в трехдневный срок, т. е. выйти в море 14-го.

Замедление произошло, главным образом, потому, что, как я указывал, «Красин» на двенадцать часов позже предполагавшегося срока был поставлен под погрузку угля. Кроме того, по количеству и разнородности груза, было крайне трудно погрузить его в назначенный срок. Во всяком случае, на 15 часов 1-го июня было уже погружено 2350 тонн угля и значительная часть других грузов.

Кроме того, при погрузке плавучим краном мощного трехмоторного самолета «Юнкерс», необходимо было на несколько часов прекратить другие погрузочные работы.

Как сообщал в официальном своем донесении Б. Г. Чухновский погрузка на ледокол «Красин» самолета «Юг-1» и

всего необходимого имущества, была начата 14-го июня в 19 часов и закончена в 23 часа 30 минут. Первыми были погружены плоскости самолета, закрепленного затем на верхней палубе в средней части корабля с таким расчетом, чтобы принимаемая бортом волна не достигала их. Самолет был погружен на специально построенную мастерскими Порта, по указанию Б. Г. Чухновского, площадку, высотою в 2 метра и общей площадью 56 квадр. метров, расположенную между трубами ледокола. Устои площади были схвачены болтами и палубными надстройками, таким образом, что вся постройка была достаточно крепка.

Вот главнейшее авио-имущество, которое было принято на ледокол:

1) Самолет «Юг-1», приспособленный на 10 часов полета при экипаже в четыре человека и нагрузке в виде продовольствия, аварийной радио-установки и необходимого снабжения весом в 420 килограмм;

2) 2 лыжных шасси с тремя парами лыж и 1 морское с парой поплавков;

3) 2 запасных мотора Юнкерс Л-5.

4) Комплект деревянных и комплект стальных винтов и еще 2 деревянных запасных винта.

5) 12 тонн тулуоловой смеси и запас зимнего масла на 60 часов полета;

6) Аварийная установка А. Д. Ф. с мотором Дуглас;

7) Фотоапарат с объективом Цейсса;

8) Приспособление для окрашивания льдов;

9) Все необходимые материалы и инструменты.

В ночь на 15-е, состоялись неожиданные импровизированные проводы нашей экспедиции.

Одним из первых прибыл на «Красин» наш глубокочтимый Президент Всесоюзной Академии Наук и Председатель Ученого Совета Института по Изучению Севера — Александр Петрович Карпинский.

Несмотря на свои 82 года, дорогой всем нам, Александр Петрович все же взял на себя труд отправиться в самую отдаленную часть нашего Порта, Угольную Гавань, чтобы в последний раз перед выходом в море пожать наши руки.

Вследствие продолжавшейся погрузки у нас даже трапа не было у борта, поэтому добрейшего Александра Петро-

вича мы подняли лебедкой в специальной корзине. И с какой гордостью и сыновней заботливостью, крановщик подымал на борт нашего корабля знаменитого ученого.

Прибыли также итальянский генеральный консул, представитель Наркоминдела, начальник Порта, его помощники, сотрудники Института по Изучению Севера, представители международного общества «Аэроарктик», наши близкие и друзья.

В нашей небольшой кают-компании стало тесно и душно.

Я вместе с руководящими лицами Порта и своими товарищами должен были обсудить еще десятки вопросов. И только после окончания совещания мы вошли в кают-компанию.

Было уже около часу ночи.

Не смотря на усталость, чувствовалось какое-то возбужденное состояние. Первым сказал несколько слов Начальник Порта т. Матвеев. Потом Итальянский Генеральный Консул г. Спано, — тот самый, с которым я впервые говорил об отправке ледокола, произнес несколько прочувственных слов: «Спасибо за братскую помощь, которая укрепит между нами уже ранее существовавшие узы. Спасибо от имени Правительства и Итальянского народа. В скором времени советские моряки обнимут своих спасенных братьев — итальянских путешественников». Затем встал престарелый А. П. Карпинский, такой близкий, родной, встреченный аплодисментами всех присутствовавших, сказал:

«План вашей экспедиции выработан на основании точного знания метеорологических и ледовых условий той далекой местности, куда вы держите путь. От вас потребуется много мужества и отваги, но я глубого убежден, что именно вы окажете помощь и спасете этих людей, обреченных на гибель».

Александр Петрович обнял и поцеловал меня и крепко пожал мне и моим товарищам руки, как бы еще раз подтверждая свою уверенность в нашем успехе.

Представитель команды т. Леман, электрик, сказал просто и четко: «От имени команды заявляю, что экипаж корабля вернется домой только после того, как добьется цели, поставленной перед экспедицией».

Дружные аплодисменты покрыли его слова.

«Молодой, — подумал я. С такой командой мы, дей-

ствительно, добьемся успеха». В то время я многих еще и в лицо не знал, но меня не могло не радовать столь бодрое и крепкое настроение команды. В заключение от Института по Изучению Севера экспедиции был преподнесен огромный букет хризантем. Мне хотелось довезти их живыми обратно и наша уборщица Ксения Александрович впоследствии с величайшей заботливостью за ними ухаживала и поливала их пресной водой даже тогда, когда мы эту воду крайне экономили.

«Лучше себе отказать в воде, чем засушить цветы», говорила в этих случаях Ксения.

И действительно, в самые знаменательные дни нашей экспедиции на 80—82° северной широты, среди льдов и туманов, бело-сиреневые хризантемы неизменно красовались на столе кают-кампании. И так радостно было видеть их нежные лепестки, которые говорили нам о далекой стране, где жили близкие и дорогие нам люди.

Преподнесением цветов закончилось наше маленькое торжество. Я взял последнее слово. Сейчас я уже не помню в точности, что именно я говорил. Нервы мои были напряжены, я был глубоко взволнован всей обстановкой последнего вечера перед выходом в море. Я знал только, что работа нам предстоит и трудная, и рискованная, но я выразил твердую уверенность, что мы, чего бы нам это ни стоило, добьемся успеха и оправдаем то доверие, которое нам оказывается общественным мнением всего Союза.

Мы сердечно простились с нашими гостями, которым надо было еще далеко добираться до центра города.

А. П. Карпинский на этот раз самостоятельно по штурмтрапу сошел с корабля, чем еще раз вызвал аплодисменты.

Так как мы еще продолжали непрерывно грузиться углем, а затем должны быть итти в Кронштадт брать свежую воду, то некоторые из провожавших еще могли остаться на корабле.

Уже под утро я сошел с палубы в кают-кампанию. Она напоминала мне помещение для переселенцев, — чемоданы, свертки, узлы, бесчисленные пакеты. Кое-как разместившиеся журналисты спали, кто как мог, — сидя, лежа, опершись о стол.

В то время у меня еще не было каюты, так как я не хотел нарушать порядок размещения персонала экипажа на

судне. Выяснилось затем, что можно было поместиться или в салоне,смежном с капитанской каютой, или же в палубной рубке, где помещался «Красный уголок». Так как судком с готовностью предложил перенести уголок в салон, так называемого «второго класса», находящийся в кормовой помещении, то я и оставил за собой это помещени, которое оказалось очень удобным.

Совершая свои прежние экспедиции на маленьких ботах, я довольствовался лишь узкими койками. Последнюю свою экспедицию на судне Института водоизмещением всего в 50 тонн, я совершил в «гробу», как мы называли мою и соседнюю капитанскую койку. Она действительно напоминала собою ящик или «гроб», в который надо было залезать сквозь узкую дыру. Теперь моя каюта казалась мне чудесным салоном. И в самом деле, — три окна (не иллюминаторы, а именно окна) выходили на бак, так что, сидя в каюте, можно было прекрасно видеть все пространство впереди корабля.

Как мы ни торопились, сколько ни напрягали свои силы, однако, лишь к полудню 15-го июня была закончена погрузка, или, иначе говоря, весь наш груз был заброшен частью в трюмы, частью же навален на палубу. «Красин» в то время представлял настоящий Ноев ковчег и, конечно, в нормальное время ни один капитан не позволил бы себе выйти в море, без приборки на палубе и не закрепив грузы, как следует быть. Море, ведь, шутить не любит! Но нам ничего другого не оставалось, как выйти в таком виде, в каком мы находились. На помощь команде мы взяли с собою еще 30 рабочих, которые до Кронштадта энергично наводили порядок в трюмах и на палубе.

Солнце уже стояло высоко над горизонтом и бросало лучи свои на сверкавшую воду, когда мы опробовали машину и начали убирать швартовы. Баржу отвели и в 15 часов 15 минут подняли якорь. Три буксира: «Силач», «Зюйд» и «Ленинград» деловито заняли свои места и стали вести «Красин» кормою вперед к морскому каналу. Развернувшись ходами при помощи буксиров мы пошли каналом и через четыре часа были на малом Кронштадтском рейде.

В 7 часов 13 минут мы развернулись и прошли на Большой рейд.

Вот мы прошли «Олег», крейсер, затопленный англичанами, затем траверз приемного маяка и бросили здесь лаг. Он должен был нам отсчитывать милю за милей, пока мы не дойдем до цели. Много сотен миль придется отсчитать ему . . .

Сколько же мы употребили времени, чтобы с момента приказа из Москвы выйти на «Красине» в открытое море?

Приказ я получил 11-го июня в 15 часов, а вышли в море 16-го в 7 часов 13 минут, таким образом, на организацию экспедиции, набор команды, подготовку корабля и погрузку угля и всех грузов у нас ушло четыре дня 16 часов и 13 минут.

Какое радостное, чудесное чувство испытываешь, когда выходишь в открытое море! Душа освобождается от тисков «цивилизации». Все заботы, бесчисленные хлопоты повседневной жизни, шум улиц, трамваи, автомобили, суета большого города — все позади. Кругом только бесконечный простор сверкающего моря и купол светло-голубого неба.

Мы уже три часа шли Финским заливом — «Маркизовой Лужей» — справа и слева виднелись берега Финляндии и Эстонии. Я стоял на мостике, когда мне вручили радиограмму, что вдогонку к нам вылетел гидросамолет с некоторыми запасными частями к нашему «Ю-1». Когда мы были уже у острова Сескар, появилась в направлении Кронштадта темная точка, быстро к нам приближавшаяся. Это был гидросамолет с одним из лучших летчиков Балтморя т. Глаголевым. Сделав два круга над «Красиным», пока не была спущена шлюпка на воду, самолет ловко снизился. В шлюпку сел Чухновский, который быстро принял запасные части и вскоре вернулся.

Самолет дал газ, взлетел на воздух и через несколько минут скрылся в сверкавшей синеве чистого неба.

Шлюпку подняли, дали полный ход вперед.

Тогда еще не имелось точного распоряжения о заходе в Берген, о чем я дал подробную телеграмму перед выходом, надо было поэтому с самого начала похода, бережно относиться к провианту и питьевой воде. В связи с этим, мною был издан

Приказ № 1.

Начальника экспедиции.

В виду чрезвычайной важности правильного распределения продовольствия и его использования в полярном плавании, организовать полномочную тройку в составе: судового врача Средневского, 2-го резервного помощника командира Брейнкопф, представителя команды Долгополова. Ведению тройки подлежат, как хранение, так и соответствующее распределение продовольствия. Тройке к работе приступить немедленно.

Начальник экспедиции Самойлович».

16 июня 1929 г.

13 часов 50 минут.

Я уже указывал, что при спешной погрузке в наших трюмах весь груз был свален в кучу. То же было и с провизией, для которой был отведен носовой трюм. Здесь лук лежал на сыре, ящики с сахаром были сброшены вместе с мешками картофеля, а окорока возвышались над ящиками с консервами. Пока палубная команда крепила грузы на палубе, наш энергичный старший помощник П. А. Пономарев, с моего разрешения, впервые мобилизовал наших журналистов на работу. В спешном порядке надо было привести в порядок провизионный трюм. В особенности беспокоился наш заботливый доктор Антон Владимирович Средневский.

— Совершенно недопустимая вещь, лук вместе с сахаром и чесноком, — волновался он.

И правду, ведь, ответственность за здоровье людей лежала на нем, а народу на корабле было не мало — 138 человек.

Не совсем довольные журналисты вышли на палубу и им было роздано рабочее платье, так называемая «роба». Один за другим они начали неловко спускаться в трюм. Чувствовалось отустствие морской сноровки. П. Ю. Орас и боцман Кудзелько быстро спустились за ними, взяв на себя руководство. Казалось бы простое дело, разместить разные грузы в трюме, однако, на это нужно иметь и большой опыт и привычку. Стоя на мостике, я то и дело слышал громкие распоряжения Кудзелько, иногда не очень ласковые. Однако, «наши корреспонденты», как стала называть команда наших журналистов, работали, как могли, и

через пару часов вылезли из трюма настоящими «морскими волками» в запачканной робе, с грязными руками и вспотевшими лицами.

Я считал полезным, чтобы каждый участник экспедиции имел на корабле определенную работу, поэтому, по моему предложению, журналисты стали стоять на вахте, находясь в распоряжении вахтенного начальника. Впоследствии это, оказалось, однако, не всегда выполнимым, в особенности во время непогоды на море.

До сегодняшнего дня команда была занята уборкой палубы и ей некогда было заняться трюмом. Счастье, что с погодой обстояло благополучно. Попади мы в шторм, была бы беда.

Тем временем с палубы все время доносилось: «раз-два-дружно, раз-два-вира» — это «пресса» перегружала картошку.

Мы подвигались вперед со скоростью 10-11 миль в час. Вошли в оживленную Балтику, — всюду виднелись суда, — то на горизонте выплывали их темные контуры, то совсем близко проходили большие пароходы, так что и надписи можно было различить.

17-го июня я получил первую телеграмму от Полпреда СССР в Норвегии т. А. М. Коллонтай. Какая оживленная переписка впоследствии велась между нами!

«Итальянский посланник сообщает, что им приняты все меры для закупки наличного запаса кардифа в Бергене. Если нет двух тысяч тонн, заменят обычно употребляемым в Бергене углем. Срочите нам приблизительную дату вашего прибытия в Берген. Силу позывных вашей радиостанции Коллонтай».

В своем ответе я указал срок прибытия «Красина» в Берген и подчеркнул необходимость принять меры к погрузке угля с максимальной скоростью. Телеграмма Коллонтай была первым указанием на наш заход в Берген. Из Москвы я еще не получил соответствующего приказа.

К полудню этого дня мы имели запас угля 1795 тонн и 745 тонн воды. Считая расход угля до Бергена, я думал, что придется взять угля около 2000 тонн.

Мы уже прошли Дагерорт и шли к Готланду, большому острову в Балтийском море, принадлежащему Швеции.

На корабле жизнь вошла в свою норму. Все уже разместились, имели свои места.

Одним из элементов нашего успеха я считал необходимость полной осведомленности всех участников нашей экспедиции о ее цели и задачах. Как команда, так и руководящие круги экспедиции, должны были знать в каждый данный момент точное положение дел нашей экспедиции. Кроме того, так как многие из ее участников впервые отправлялись в полярное плавание, хотя и знакомы были со льдами Финского Залива и Балтийского моря, я считал нужным прочесть несколько лекций, касавшихся полярных стран и привлек к этому важному делу и других участников похода, В. А. Березкина и Б. Г. Чухновского. Для осведомления команды и ее развлечения, решено было издавать «Нашу Газету» и бюллетени, в которых мы сообщали все последние новости, в особенности, связанные с нашим походом.

Во всех своих экспедициях я всегда руководился принципом подлинной и добросовестной осведомленности каждого участника ее и это неизменно давало наилучшие результаты, ибо каждый себя чувствовал полноправным членом общего дела. В особенности, это важно было при столь серьезном походе, каким являлся поход «Красина». В самом деле, при наличии на корабле 138 человек, не должно было быть места каким-либо недостоверным предположениям или нарочитым измышлениям, — все должно было быть ясно и каждое сообщение должно было исходить из достоверного источника.

Тем не менее и у нас в походе возникали среди команды самые невероятные предположения. Объяснялось это тем, что некоторые любители «уток» пускали в шутку какой-нибудь слух, расчитанный исключительно на доверчивость своих товарищей и их некомпетентность. Такие сведения, с легкой руки наших кочегаров, назывались на корабле «радио из поддувала». И если кто-нибудь ненароком придумывал уж очень явную небылицу, другие его сейчас же перебивали:

Брось, это — «из поддувала». —

Но, в начале похода, когда мы еще не были вовлечены в вихрь событий, это случалось чрезвычайно редко на корабле, но за то некоторые сообщения иностранной прессы в это время явно имели своим источником «поддувало».

Такова, например, была телеграмма о том, что судно «Гобби» у Нордкапа Шпицбергена взяло на корабль трех участников экспедиции Нобиле, — Мальмгрена и его двух спутников. Когда мы получили по радио это известие, мы были крайне обрадованы им, — наконец-то первая реальная помощь оказана итальянцам. Но 17-го июня наш радист П. В. Экштейн передал мне радио Телеграмм-Бюро Гавас-Прессы:

«Сообщение, что «Гобби» нашел Мальмгрена и его двух спутников у Кап Норд ни на чем не основано. Маддалена вернулся из-за тумана в Вадзе, достигнув Медвежьего Острова».

Эта телеграмма заставила нас относиться впредь с сугубой осторожностью ко всяким телеграфным сообщениям прессы. Я твердо решил все свои действия координировать, исключительно базируясь на официальных сообщениях, приходивших на мое имя.

Однако, то обстоятельство, что «Гобби», если это только соответствовало действительности, мог пробраться в это время года до Норд Капа, меня не могло не радовать, ибо это значило, что «Красин» сможет пройти гораздо дальше.

Я тогда записал в своем дневнике:

«Вероятно, «Гобби» будет пытаться пробиться к м. Лей-Смит. Имея в арьергарде столь мощный ледокол, как «Красин», «Гобби» может себе это позволить. Один факт нашего похода может в значительной мере способствовать успеху поисков Нобиле».

В тот же день я получил телеграмму от Комитета Помощи из Москвы:

«Вторично сообщается первое, — заход Берген погрузки угля разрешается тчк Следуйте льду минуя Кингсбей... маршрут «Красина» без захода Кингсбей и питание углем при помощи угольщика передано для распоряжения италправительству тчк Бергене возможно получение содействия италправительства продовольствии Нобиле тчк Следите состоянием связи с нами сообщайте о своем движении

Комитет Помощи Уншлихт Гроза».

Я писал в своем дневнике в этот день:

«Итак, вопрос о заходе в Берген решен. Я думаю, что это решение является правильным, ибо погрузка угля в

Кингсбее отняла бы очень много времени и у льдов мы очутились бы гораздо позже, чем при использовании варианта с заходом в Берген. Сомневаюсь, чтобы питание углем возможно было при помощи угольщика. В открытом море перегрузка невозможна, доставлять же уголь к месту пребывания «Красина» во льдах угольщик также не сможет... Теперь наша задача быстро двигаться вперед и сократить время погрузки угля в Бергене до минимума, о чем я уже телеграфировал полпреду Коллонтай в Осло.»

С этого дня, я, согласно распоряжения, держал постоянную связь с Комитетом и экспедицией В. Ю. Визе. От последнего я получил телеграмму:

«Ледокол Красин Самойловичу

Место Малыгина 16/VI 24 часа широта 72 гр. 28 мин. долгота 30 гр. 58 мин. Приветствую желаю успеха

Визе».

Я был очень благодарен Владимиру Юльевичу за его добрые пожелания. Мы были с ним старые друзья и я знал, что его телеграмма была не только простой любезностью.

18-ое июня. В этот день, под председательством доктора Фритьофа Нансена, открылся в Ленинграде Международный Конгресс Общества Изучения Арктики при помощи воздушного корабля («Аэроарктик»). Я послал Нансену приветственную телеграмму.

Около 5 часов пал густой туман. В этом оживленном месте Балтийского моря приходилось очень осторожно итти вперед, — мы подвигались по большой дороге, по которой постоянно крейсируют корабли всех государств. «Красин» почти все время непрерывно гудел и в тоне красинского гудка, низком, но очень мощном, так и чувствовалась могучая сила ледокола.

После полудня наступила очаровательная погода. Серые волны Балтики переливались под яркими лучами солнца, море спокойно грелось. Мы то и дело встречали или обгоняли пароходы.

Пользуясь хорошей погодой, я прочел свою первую лекцию команде о целях и задачах экспедиции «Красина».

На корме, где у нас было больше всего места, собрались все те, кто был свободен от вахты. Морские и географические карты были разложены прямо на палубе. Я сел на бухту троса, остальные разместились как могли, — кто присел на корточки, кто разлегся на животе, лицом к картам, другие на ящиках. Я подробно изложил план наших работ, характеризуя в географическом и ледовом отношении те районы Арктики, в которых нам придется работать. Я коснулся также исторической роли русских исследователей в деле изучения полярных стран. В заключении я указал, что успех экспедиции зависит, конечно, от внешних причин, — погоды, ледовых условий и проч., но исключительно серьезное значение для всего дела будет иметь бодрость духа, организованность команды и всех участников похода, в особенности же, сознание необходимости выполнения поставленной задачи во что бы то ни стало.

По серьезным, внимательным лицам моряков я видел, что мои слова падали на хорошую, благотворную почву.

— Помните, — прибавил я в заключение, — что наша цель — благороднейшая из всех, какая может выпасть на долю человека, — спасти погибающих от верной смерти, ибо вернуть человека к жизни — это непревзойденное, истинное счастье человеческое. —

Лекция кончилась. Все вернулись к своим обязанностям.

Мы продолжали перехватывать запоздалые радио-сообщения различных пресс-бюро о спасении каким-то промышленником Мальмгрена и его спутников. К сожалению, и эти известия были также «из поддувала».

Мы делали не больше десяти узлов, ибо уголь оказался немного сыроват и, к сожалению, несколько раз грелись подшипники в машинном отделении. В Бельте даже пришлос стать на якорь и прождать около часа, пока механики все наладили в кормовой машине.

Между тем, «Читта ди Милано» сообщала неблагоприятные сведения о положении группы Нобиле. Над ними пронеслась сильная буря. В то же время сообщалось, что капитан Рийсер-Ларсен и лейтенант Люцов-Гольм перелетали над местонахождением Нобиле и не заметили его лагеря, хотя сам Нобиле самолет видел.

Эти сообщения побуждали нас принять все меры к тому, чтобы скорее приступить к розыскам.

В этот же день мы получили первое известие о том, что из Бергена вылетел на помощь Нобиле Руаль Амундсен на французском самолете «Латам». Я восхищался мужеством и самоотверженностью этого замечательного человека.

19 июня в 14 часов мы були у входа в Бельт и остановились в ожидании лоцманского бота. Вскоре к борту подошел нарядный, свеже выкрашенный катер и по штурмтрапу быстро взобрался на «Красин» датский лоцман г. Кунцен. Это был худощавый, небольшой человек с обветренный красным лицом в легкой летней фуражке. Тотчас же «Красин» пошел дальше. Лоцман разложил свои карты на верхнем мостике, благо погода была совершенно спокойна.

Тем временем, ледокол окружило несколько ботов с любопытными. Один из них близко подошел к нашему правому борту и несколько человек закричало:

«да здравствует Советский Союз . . .»

Здесь нам были переданы датские и немецкие газеты, которые отмечали поход «Красина» и высказывали различные предположения, иногда маловероятные, о дальнейшей деятельности нашей экспедиции.

## ГЛАВА IV

У берегов Норвегии. — Доцент д-р Гуль. — Прибытие в Берген. — Погрузка угля. — Тревога о судьбе Амундсена. Наш норвежские друзья. — Летчики Вилкинс и Эйелсон. Спасите Амундсена!

У Корсэр'а мы взяли другого лоцмана г. Иенсена, под проводкой которого мы шли всю ночь на 20-е июля. Утром лоцман сошел и мы взяли курс на большой датский маяк Скален, расположенный на самом северном мысе Ютландского полуострова, а оттуда повернули на норвежский берог, к маяку Линдеснес

Утром 21-го, на ледокол был взят уже норвежский лоцман г. Эйглинг Гаугланд. Под проводкой крепкого норвежца мы вошли в шхеры.

Я всегда удивлялся искусству норвежских лоцманов. Как уверенно они ведут корабль среди этих бесчисленных небольших островков, подводных и надводных камней и мелей.

При подходе к Бергену, я получил телеграмму от А. М. Коллонтай, что в качестве гостя к нам присоединится норвежский исследователь доцент Университета в Осло д-р Адольф Гуль. Доктора я знал еще с 1913 года, когда мы познакомились с ним на Шпицбергене, и я с удовольствием телеграфировал о своем согласии взять его на корабль.

Вскоре я получил от самого д-ра Гуля радиограмму, где он спрашивал, не может ли он быть чем-нибудь полезен экспедиции. Я ответил благодарностью и просьбой захватить побольше литературы, разных карт и, если окажется возможным, то и спальных мешков, которых у нас, за спешкой, было недостаточное количество. Г. Гуль, как впоследствии оказалось, любезно исполнил в точности мою просьбу.

21-го июня, после полудня, мы приближались к Бергену. На корабле чувствовалось несколько повышенное настроение — все готовились к прибытию в порт, — брились, переодевались, многие, ведь, впервые попадали заграницу.

«Красин» вошел в Бергенский фиорд в чудесный солнечный день. Норвежские фиорды на меня всегда действовали волнующе своей удивительной красотой. Мне приходилось плавать вдоль их угрюмых берегов и в позднюю осеннюю пору, когда из-за тумана, снега, пурги едва различаемы были их неясные очертания; я бывал здесь и в чудесные весенние дни, когда едва зеленели прибрежные равнины, и наконец, в темную зимнюю пору — и эти извилистые заливы неизменно пробуждали во мне чувство особой близости к природе. Свеже выкрашенные домики, подобно игрушечным коробкам, скупо рассеянные по всему многомильному побережье Норвегии, говорили о той тяжелой и в то же время победоносной борьбе, которую вел здесь человек. При виде этих бесплодных, часто оголенных скал нельзя было не удивляться суровой настойчивости норвежца, все благополучие которого, в значительной мере,

зависело от удачи в рыбном промысле. Не даром, норвежцы лучшие в мире рыбаки и промышленники на зверя. Подобно тому, как у нас в СССР, благополучие крестьянина почти исключительно зависит от урожая хлеба, так норвежский рыбак с тревогой ожидает подхода рыбы. Благодетельные струи теплого атлантического течения создают прекрасную среду для питания и миграции рыбы Норвежских берегов. Но все же подход ее к побережью зависит от комплекса весьма сложных элементов, — температуры, солености воды и многого другого, — поэтому в разные годы рыбные промыслы значительно колеблятся.

Вот мы прошли мимо какой-то неработавшей фабрики и взяли направление на Бергенскую гавань.

Ровно в 18 часов 21-го июня мы вошли в бухту Бергена. Не меняя хода, мы подошли ближе к предполагавшемуся месту погрузки угля, затем дали малый ход и отдали якорь. Стали ждать прибытия санитарного доктора, таможни и гаванских властей. Все сгрудились на палубе и с удовольствием рассматривали густо застроенные склоны гористого фиорда.

Вскоре мы увидали, как белый изящный моторный бот отделился от берега и быстро приближался к нам. На тонкой стройной мачте был поднят красивый норвежский флаг. Описав широкий круг, бот пристал к левому борту «Красина», оставив за кормой светлый след двух расходившихся полос.

На палубе изящного бота стояли несколько незнакомых нам людей — «Я — секретарь Полпредства, Мирный» — сказал по-русски какой-то человек в котелке и черепаховых очках. «Приветствую вас от имени Полпредства и Советской Колонии Норвегии. У меня для Вас, — обратился он ко мне, — имеется обширная почта и много дел». — «А у меня к вам, тов. Мирный, одна просьба, — помогите нам в том, чтобы нас погрузили углем, что называется, в два счета» — сказал я.

Согласно портовым правилам, с бота никто не мог подняться на «Красин», пока не закончится санитарный осмотр гаваньского врача. Но все свелось к простой формальности. По окончании ее все с бота быстро поднялись по трапу на ледокол. Среди гостей был также представитель фирмы Саре и Энгельсен наших поставщиков кардиффского угля. Несмотря на то, что этот прекрасный уголь почти в пол-

тора раза дороже других сортов, я настаивал именно на кардиффе. По сравнению с другими сортами он обладает максимальной калорийностью, отсутствием серы и весьма небольшим количеством золы. Эти качества угля были для нас крайне важны. Мне необходимо было иметь для ледокола наибольший навигационный радиус. Понятно, поэтому, какую огромную роль для успеха всей нашей экспедиции играли хорошие качества угля. Однако, достать кардифф представляло не мало трудностей. Дело в том что Норвежское Правительство вложило не мало денег в угольные предприятия на Шпицбергене, обязав вместе с тем крупные пароходные норвежские общества пользоваться отечественным, шпицбергенским углем. Именно в силу этого, в настоящее время трудно найти в Норвегии английский уголь и, в случае необходимости, его приходится специально выписывать.

«Красин» сидел в полном грузу 29 фут и я опасался, что у угольных кранов глубина окажется недостаточной. Но к своей радости я узнал, что все в порядке и глубины для ледокола подходящие. Мы условились относительно бункеровки и г. Энгельсен уверил меня, что будет решительно все сделано, чтобы сократить время погрузки.

Пока мы ждали буксиров, которые должны были оттянуть нас к угольной пристани, «Красин» был окружен шлюпками, моторными лодками, на которых бергенцы с любопытством смотрели на впервые появившийся в их порту огромный ледокол.

Вскоре подошли два небольших буксира. Какими крошками они казались по сравнению с «Красиным»! Трудно им приходилось, пока они подтащили наш колосс к пристани. Прошло добрых 4 часа пока, наконец, установили «Красин» под погрузку. Рабочие были уже наготове, краны налажены, кроме того, баржи с углем были подтянуты с левого борта. С берега погрузка шла береговым краном, с баржей уголь грузили при помощи лебедки «Красина».

Работа закипела. Шум лебедок, грохот высыпаемого угля, тучи угольной пыли свидетельствовали, что за работу принялись энергично. Часть команды и личного состава экспедиции была отпущена в город и в каютах и нашей кают-кампании опустело.

Я поднялся на мостик. Вокруг фиорда сияли электрические огни города, на палубе горели яркие электрические

фонари, а по средине фиорда медленно проходил какой-то пассажирской пароход, контуры его обрисовывались светлыми иллюминаторами, отражавшимися в спокойной темной воде фиорда. Среди этой мирной ночной картины успокоившегося порта я думал о судьбе нашей экспедиции. Какой трудный путь нам предстоял! Оправдает ли ледокол те надежды, которые я возлагал на него. А наш самолет? Как покажут себя наши три паровых машины? Кто поможет нам, если с нами случится авария? На этот счет у меня не было никаких сомнений. Конечно, никто. Ибо какой корабль может пройти туда, куда дойдет самый большой ледокол в мире. Как это ни странно, при этой мысли мне стало как-то радостно на душе. Никто? Тем лучше, значит, мы должны сами на себя надеяться и в счастье и в несчастье. Я проводил глазами пассажирский пароход, пока не услышал шума его якорной цепи. Куда он пойдет потом? На юг? К теплу, где живут счастливые люди, далеко от арктических льдов с погибавшей на них кучкой несчастных людей.

Становилось холоднее и я спустился к себе в каюту.

На моем рабочем столе лежали уже обширные списки запасных частей для машины, необходимых инструментов, радиопринадлежностей, перечисление провизии, экспедиционного снаряжения. На особом листе были поименованы научные инструменты, фото-принадлежности и пр. Надо было все подробно просмотреть, многое вычеркнуть, кое-что прибавить. Зная, что часть закупаемого оплачивается итальянским правительством, я старался обойтись лишь самым необходимым и безжалостно вычеркивал вещи, которые, например, наш старший механик считал крайне необходимыми. Бедный Михаил Иванович не мало удивился, когда на следующее утро увидел поданный им список машинного оборудования — больше, чем на половину сокращенный, и начал горячо мне доказывать, что при таком сокращении крайне рискованно выходить в столь ответственный поход. Когда же я ему объяснил, почему мне приходится экономить, он развел руками и как-бы хотел сказать:

«Ничего не поделаешь, как-нибудь обойдемся».

И, действительно, обходились.

Удивительные люди — эти русские механики, мастеровые. Уж подлинно, «на выдумки хитры». Еще во время своих прежних экспедиций мне приходилось удивляться их

находчивости и сноровке, поразительному умению обходиться самыми ничтожными средствами в наиболе серьезные минуты. Я и на этот раз был уверен, что закупаемого будет достаточно при том первоклассном составе механиков и машинистов, которые были взяты на «Красин».

На следующий день я познакомился с итальянским консулом в Бергене, г. Гальворсен. Это был обязательный и очень дельный человек. Он выразил готовность всемерно мне помогать.

Ко дню нашего прихода в Берген, прибыли из Осло вещи, которые были мною заказаны по радио. Фирме Гаген были заказны четверо полярных саней типа Нансена, а из Берлина были присланы воздушной почтой два барометра и 12 опрокидывающихся термометров.

Почти до утра я был занят просмотром списков, корреспонденцией и проч. В перерыве же я с наслаждением прислушивался к визгу и лязгу лебедки. «Грузите, грузите», думалось мне. «Поскорее да побольше, нам, ведь, так много надо угля».

Наше пребывание в Бергене совпало с днями величайшей тревоги всех норвежцев за судьбу их национального героя — Руаля Амундсена. Газеты были полны соображениями о его судьбе, в окнах магазинов красовались большие его портреты, в книжных лавках были выставлены его книги. Тогда еще не верили в его гибель. Много толков вызывал тогда вопрос, куда именно полетел Амундсен, Гильбо и их спутники.

Майор Мейстерлин, председатель норвежского Аэроклуба, близкий друг Амундсена, последний пожал руку великого исследователя при его старте. Но и ему Амундсен не раскрыл своих намерний и почтенный г. Мейстерлин считал, что он намерен был полететь туда, где не работала еще ни одна спасательная экспедиция, — к месту катастрофы дирижабля «Италия», к его третьей группе.

23-го июня, с утра, было много хлопот. На корабле очень грязно — все в угле, угольная пыль проникала во все щели. Наша Ксения была очень недовольна, — шутка ли сказать, в кают-кампании темные следы от ног, на столе скатерть из белой превратилась в темно-серую, хотя все иллюминаторы задраены, отчего в каютах стало душно и жарко.

Идет беспрерывная, бесперебойная погрузка угля. С берега и с фиорда поставщики подвозят все заказанное. Наша продовольственная тройка принимает провизию под непосредственным наблюдением д-ра Средневского. Механическая часть принимается вахтенным механиком, судовая — старшим помощником П. А. Пономаревым. Не так просто было во время погрузки угля делать приемку этих вещей, иногда очень громоздких, как ящики, бочки с машинным маслом и проч. Все краны были заняты и приходилось грузить в ручную, перекатывая груз по зыбким кучам нагроможденного угля, но вахтенная команда отлично справлялась с этим делом.

Как я уже писал, перед приходом в Берген я получил радиограмму от нашего полпреда в Норвегии А. М. Коллонтай с просьбой взять с собою в экспедицию в качестве гостя доцента Университета в Осло д-ра А. Гуля.

По приезде в Берген, я встретился с ним в отеле «Терминус». Я сразу узнал симпатичное лицо доцента Гуля, хотя в бороде и в волосах его прибавилось много седых волос. Мы сердечно с ним поздоровались и я выразил ему свою радость, иметь его в качестве нашего спутника.

— Не хотите ли познакомиться с американскими летчиками Вилкинсом и Эйелсоном — спросил меня Гуль. Они хотят быть вам представлены. Оказалось, Вилкинс и и Эйелсон пришли сюда же вместе с Гулем.

Я был крайне рад пожать этим замечательным смельчакам, которые всего несколько недель тому назад совершили удивительный перелет с мыса Барроу на Аляске через все Северное Полярное море на Шпицберген, в Кингс-бей.

Вилкинс и Эйелсон — высокие, крепкие ребята. Первый из них более разговорчив. Эйелсон же больше слушал, чем разговаривал.

Я их пригласил зайти к нам, на «Красин».

В тот же день я встретился с другим нашим спутником, итальянским журналистом, сотрудником «Корьера делла Сера» — Давидом Джудичи. Это был человек ниже среднего роста со свежим, здоровым лицом, на котором сквозь толстые стекла очков блестели умные близорукие глаза. Джудичи мало был осведомлен о полярных странах, он был командирован с нашего согласия из Берлина, и вряд

ли предполагал все трудности и неудобства путешествия на мало-комфортабельном «Красине».

Я счел своим долгом предупредить его, что у меня нет отдельной каюты, и что ему придется помещаться в общей кают-компании вместе с д-ром Гулем и нашими журналистами. Джудичи указал, что он готов мириться со всякими неудобствами, лишь бы ему была предоставлена возможность достаточно полно освещать работу экспедиции, для чего ему необходимо передавать по радио до 5.000 слов в сутки. Я так и ахнул. 5.000 слов в сутки! Это при нашей то радио-установке, когда мне необходимо было находиться в постоянной связи с нашим Комитетом в Москве, с базисным судном Итальянской Экспедиции, со всеми другими экспедициями и, наконец, оставить место для телеграмм советских шести корреспондентов. При том следовало принять еще во внимание, что нам приходилось не только отправлять радиограммы, но также и принимать их, так что на слушание тратилось, по меньшей мере, столько же, сколько и на посылку телегрдамм. Я указал Джудичи, что всецело понимаю высокий интерес общественного мнения Италии к походу «Красина», и учитываю также, что в лице Джудичи мы имеем единственного представителя западно-европейской прессы; однако, в силу перегруженности радио-станции могу предоставит ему самое больше 500 слов в день. Наступила очередь для Джудичи притти в отчаяние. Он с жаром приводили тысячи доводов и указывал на совершенную недостаточность такого количества слов. Я успокоил симпатичного журналиста и, смеясь, сказал ему, что если мы сумеем спасти его соотечественников, он получит вдвое большую порцию. И мне пришлось впоследствии выполнить свое обещание.

Джудичи прекрасно говорил по-немецки и французски. Гуль — но-немецки, французски и английски и мне всегда легко было с ними объясняться.

Я постарался отвести нашим гостям-иностранцам самое удобное место из имевшихся в моем распоряжении. Как я уже говорил, не только отдельных кают, но и свободных коек в каютах на «Красине» не было. Поэтому, как и наших журналистов, пришлось А. Гуля и Д. Джудичи поместить в кают-компанию.

Эта общая каюта помещалась под верхней палубой в носовой части корабля. Она имела два входа, против ко-

торых находилась дверь, ведшая к небольшим каютам командного состава. Между двумя дверьми находилось пианино, все остальное пространство у стен было занято мягкими диванами, у которых по углам стояли небольшие круглые столы и глубокие английские кресла. В правом углу, у входа, я и поместил г. Гуля и Джудичи, а наш старший помощник позаботился отгородить этот угол нашедшимися на корабле незатейливыми занавесями. Они, к сожалению, были разной длины и по цвету мало подходили к зеленой обивке диванов, при том прикреплены они были на каком-то судовом тросе, мало гармонировавшем с общей, довольно уютной обстановкой кают-компании. Но что было делать, я был доволен, что мы могли создат для наших гостей, хотя бы подобие отдельной каюты. Впрочем, занавески были настолько коротки, что из-под них всегда можно было видеть ноги наших спутников.

Угольная пристань в Бергене занимает узкую часть прибрежной полосы, позади которой сразу подымался крутой склон горы, до верхней улицы, на которой постоянно были заметны толпы любопытных, а на воде, у ледокола, неизменно вертелись шлюпки и небольшие боты с пассажирами, осматривавшими невиданный колосс. То там, то здесь раздавались приветствия по нашему адресу. Но в общем, нужно сказать, что отношение к нам норвежского общественного мнения было сочувственно-сдержанное. Впрочем, стоило кому-либо из нашей команды зайти в какую-либо лавку, как лица продавцов, или продавщиц расплывались в улыбку и при уходе из магазина они непременно преподносили покупателем какой-нибудь небольшой подарок.

— Не дорог подарок, дорога любовь, — шутили наши матросы, рассматривая подаренную безделушку.

Пресса отзывалась весьма сочувственно о нашем походе. Газеты поместили портреты, статьи, интервью, где отзывались о нас с похвалою и симпатией. Чувствовалось все же, что это больше всего относилось к самой идее использования ледокола и самолета для спасательных целей. Проскальзывало, однако, некоторое недоверие, сомнение в том, сумеем ли мы в действительности осуществить надежды, которые на нас возлагались. В самом деле, все иностранные корабли, которые работали во льдах у берегов Свальбарда, имели норвежских капитанов, или же нор-

Умберто Нобиле
и его дирижабль «Италия»

Работа «Красина» во льду
Наверху: Пробитая «Красиным» брешь, заполненная битым льдом
Внизу: Образовавшаяся трещина быстро смыкается за кормой «Красина»

вежских ледяных лоцманов и только на «Красине» была исключительно русская команда и руководящий состав.

В тот же день нас посетили гости, — сотрудники Геофизического Института в Бергене. Молодой Бьеркнесс с женой, г. Бержерон, Председатель Норвежского Аэроклуба майор Мейстелон, американские летчики Вилкинс и Эйелсон и другие.

Я был очень рад посещению «Красина» американскими летчиками Вилкинсом и Эйелсоном. Наши норвежские друзья характеризевали их не только как простых спортсменов, но и как людей, которые весьма интересовались также научными проблемами в Арктике.

Последний день нашего пребывания мне все казалось, что погрузка угля шла недостаточно интенсивно, но г. Энгельсен меня уверял и я не мог ему не верить, что скорее грузить невозможно. В самом деле, погрузка шла в четыре смены, днем и ночью, и кран замолкал только на время штивки угля. Нужно сказать, что «Красин» имеет 27 угольных ям, поэтому часто штивка задерживала работу кранов.

Наконец, наступил желанный день окончания погрузки. г. Энгельсен пришел ко мне в каюту и сообщил, что все угольные ямы заполнены. Мне, однако, показалось это недостаточным. Я призвал капитана и предложил ему взять еще угля на палубу. На корме из досок и бочек устроена была ограда и туда погрузили еще около 100 тонн угля. Теперь уж действительно корабль был забит углем.

Прошло еще несколько часов. Наконец, ко мне в каюту вошел капитан и доложил, что погрузка закончена. Осталось взять лишь пресную воду, да с берега должны были принести починенные части мотора судового катера. Рабочие-грузчики уже покинули ледокол, последним ушел т. Мирный, с которым мы все сердечно простились. Он еще долго стоял на берегу, пока буксиры не оттащили нас от стенки.

К «Красину» подошли на этот раз три буксира. Долго они пыхтели и возились, пока сдвинули с места грузный, глубоко осевший ледокол. Буксиры оказались слишком маломощными, канаты сильно натягивались, а «Красин» все продолжал стоять на месте. Тогда все три буксирных парохода зашли с кормы, дали полный ход и «Красин» с

трудом отвалил от пристани. Все заметнее и шире становилась полоса воды, отделявшая нас от берега. Вокруг нас сновали шлюпки и прошел какой-то бот с рабочей молодежью, певшей «Интернационал». А со шлюпок и моторных ботов нам кричали, махая шляпами и платками:

— Спасите Амундсена! Верните нам нашего Амундсена!

С волнением и грустью я смотрел и прислушивался к этим печальным призывам. О, если-б это только от нас зависело!

Я послал радиограмму в Москву:

«В виду пропажи Амундсена буду искать его районе Медвежьего прошу разрешения

Самойлович».

Посредине бухты нам пришлось стать на якорь для приемки воды.

## ГЛАВА V

На север. — Радио о спасении Нобиле. — Андеснес. — Остров Медвежий. — Первый айсберг. — Продвижение во льду.

Была ночь под Ивана Купалу-праздник, который особенно чтится в Норвегии. Склоны берегов фиорда были усеяны ярко горевшими кострами. То там, то здесь вспыхивали новые огни. Где-то далеко на горе взлетел к небу оранжевый фейерверк, а у самого входа в фиорд загорелось огромное желтое зарево, которое, как в зеркале, отражалось в темной воде фиорда. Я не мог оторвать глаз от этой необычной картины. «Как хорошо, — подумал я, — что мы уходим в море, рассекая себе путь меж этих отраженных огней. Они не для нас зажжены, но радостно становится на душе от этого чудесного сочетания огня и воды. Разве это пламя не символ и нашего горения, нашего пламенного желания помочь людям в большой беде». Рассветало. Становилось светлее. Костры один за другим потухали. Только где-то у самой воды слабо еще горел угасавшей огонь.

Все было готово к выходу. Якорь был выкатан. Заработал машинный телеграф. Все на местах, — усталые и серьезные, — всегда, ведь, трудно оторваться от берега. Стрелка телеграфа на всех трех машинах показывала «полный вперед» — «Красин» выходил в море.

Мы имели максимальный запас топлива. В Бергене мы взяли 1589 тонн кардиффа, да остаток нашего угля равнялся, по данным старшего механика, 1200 тонн. Таким образом, согласно подсчетам, мы имели свыше 2789 тонн угля. Капитан, впрочем, утверждал, что угля у нас значительно больше, исходя из того соображения, что каждый механик преуменьшает запасы горючего процентов на 20. Мы послали подробное донесение в Москву, которое заканчивалось следующим образом:

«Погрузка угля в Бергене шла с возможной скоростью, но не так быстро, как нам хотелось бы и, несмотря на горячее желание возможно скорее выйти в море, мы все же решили лучше простоять несколько часов дольше в Бергене, но взять максимальное количество угля. В связи с предложением поисков Амундсена, нам в особенности придется обратить внимание на район о. Медвежьего, где по мнению норвежцев, могло произойти несчастье с Амундсеном. Затем мы пойдем прямо в лед вдоль западного берега Шпицбергена. Снабжение нас углем специальными угольщиками невозможно во льду, так как обыкновенный пароход не сможет во льдах пройти к тому месту, где будет находиться «Красин». В случае догрузки углем целесообразнее будет «Красину» пройти на юг и запастись углем в Адвент-бей или Кингс-бее.

Настроение у всех участников экспедиции прекрасное и все проникнуты сознанием высокой ответственности и важности нашего похода. Комитет может быть уверен, что будут положены все силы для того, чтобы добиться успеха.

Начальник экспедиции Р. Л. Самойлович

Зам. Начальника П. Орас».

Под проводкой двух надежных лоцманов мы вышли из Бергенского фиорда, чтобы шхерами итти к северу. Мы не решались итти открытым морем, пока у нас на палубе был погружен уголь, в непогоду, при большой неустойчивости «Красина», его легко может смыть волною.

Миновали самый большой в Норвегии Согнефиорд, наиболее глубокое место в котором достигает 1.244 метров. Вместе с тем, район этого фиорда отличается самыми высокими горными вершинами Норвегии, как Гальдгопигген, высотою в 2.468 метров.

Тем временем я получил приветственную телеграмму от Комитета Помощи, которую тотчас же опубликовал в приказе:

Приказ № 2.

Начальника экспедиции.

Объявляю по кораблю телеграмму, полученную мною от Комитета Помощи.

«Радио Москва Красин Самойловичу.

Комитет горячо приветствует весь состав экспедиции с выходом из Бергена. Твердо уверен в успешном выполнении поставленной задачи под вашим руководством неослабной энергичной работе всех участников экспедиции. Комитет ждет сообщений об успешном продвижении в северных льдах Шпицбергена и приеме на борт «Красина» экипажа «Италии» Ушлихт».

Питаю со своей стороны глубокую уверенность в том, что каждый участник похода приложит все свои силы для успешного его довершения. Весь мир следит за работой Советской Экспедиции — каждая миля, пройденная нами вперед, глубокой радостью отмечается сердцами многих тысяч людей. В сознании высокой ответственности, которая лежит на всех нас, приказываю: всем участникам экспедиции с величайшей тщательностью и с обычной неослабной энергией продолжать начатое большое дело, чтобы с успехом довести его до конца и оказать помощь тем людям, которые жизнью своей рискуют во имя прогресса науки.

Начальник Экспедиции: Р. Л. Самойлович.

24-го июня 1928 г.

Мы продолжали успешно итти вперед, когда 25-го, ровно в 24 часа, получено было сенсационное сообщение Шведского Телеграфного Агентства:

— Генерал Нобиле спасен. —

Когда я прочел радиограмму, в которой сообщалось, что шведский летчик Лундборг спас Нобиле и еще одного итальянца, и затем, как тогда неправильно извещалось, в

третий раз снизившись, разбил аппарат и остался на льдине, я прежде всего был ошеломлен вылетом Нобиле. Не зная всех подробностей, мне казался этот факт совершенно невероятным: «Как мог начальник экспедиции первый покинуть ее. Нет, это сообщение из поддувала» — думал я.

Я писал в тот же день в своем дневнике:

«Вокруг дела Нобиле развивается какой-то нездоровый ажиотаж. Мы будем уверенно и спокойно продолжать свой путь. Питаю глубокое убеждение, что еще многим понадобится наша помощь».

Хотя немногие верили в спасение Нобиле, но все же неожиданное известие послужило причиной большого возбуждения на корабле и все оживленно обсуждали необыкновенное происшествие. Никто не хотел ему верить, настолько оно казалось неправдоподобным. Многие обращались к Д. Джудичи, но он был явно смущен и не знал, как отвечать на обращенные к нему вопросы.

26-го июня, перехваченное нами по радио сообщение прессы из Рима в Нью-Йорк подтверждало спасение Нобиле. В нем давались объяснения, почему именно Нобиле вылетел первым. Мотивировка была следующая: 1) Нобиле хотел взять на себя организацию всего дела по спасению остальных своих спутников; 2) он лучше других итальянцев знал полярные условия; 3) только он имел представление, куда именно, в каком направлении был унесен дирибажль после катастрофы.

Давид Джудичи находил, что Нобиле должен был теперь положить все силы на спасение других, что «ради престижа» он должен стать во главе всех спасательных экспедиций и что базой должен быть «Красин».

Имея определенные инструкции из Москвы, я не возражал принципиально против нахождения Нобиле на «Красине» в качестве гостя, но я понимал, что с приближением к Шпицбергену мы попадали под перекрестный огонь разных интересов, комбинаций, престижей, и про себя я боялся, что вместо простой ясной работы получится лишь тормаз ее... Мне казалось странным, что «Читта ди Милано» не отвечала на мой телеграфный запрос, первый, с которым я обратился.

Не получая ответа от «Читта ди Милано», я послал через 10 часов телеграмму Нобиле.

«Читта ди Милано генералу Нобиле.

Сердечные поздравления по случаю Вашего спасения тчк Имею цель принести помощь участникам вашей экспедиции для чего координировать свои действия с вашими тчк Будьте любезны телеграфировать точные координаты Вашей группы также Ваши намерения в деле оказания помощи прошу дать точное время для переговоров с «Читта ди Милано» Самойлович».

Должен сказать, что и на эту радиограмму я получил ответ лишь 29-го июня в 16 часов 15 минут: Эту телеграмму я получил тогда, когда мы были севернее Медвежьего острова.

«Красин Профессору Самойловичу

Очень благодарен за Ваш привет. Я счастлив, зная, что Вы стоите во главе русской экспедиции, которая столь великодушно приходит на помощь моим спутникам. Прошу Вас также передать мой привет доктору Гулю. С сего времени Вы будете получать ежедневные сведения о местонахождении пяти моих спутников. В настоящее время они находятся в десяти милях от мыса Лей-Смит. В надежде скоро Вас увидеть Н о б и л е».

Мы быстро шли норвежскими шхерами, делая более 11 узлов.

После полудня 26-го июня нам пришлось бросить якорь у острова Тильд в ожидании высокой воды. В это время мы имели осадку «на корме 27'5» и «в носу 27'4».

Остров был покрыт бирюзовой зеленью, с разбросанными среди нее немногочисленными, казавшимися миниатюрными, домами. Как только нас заметили, на берегу, к нам потянулись несколько шлюпок, с которых с любопытством рассматривали ледокол. Так как по близости не было таможенного поста, то, по норвежских законам, нельзя было высадиться даже на короткое время на берег. Погода стояла чудесная, высоко стоявшее солнце сильно припекало и на воде оно отражалось яркой полосой, которая далеко терялась на противоположной стороне фиорда.

Я все время оставался на палубе, приводя в порядок свой дневник, и не мог нарадоваться солнцу и берегам, морю, горным возвышенностям и пролетавшим чайкам. Было, ведь, совсем тепло, а мы уходили — туда, ко льдам. Надолго ли?

Через три часа вода прибыла, мы снялись с якоря и пошли дальше, благополучно миновав мелкое место. Мы проходили у Лофотенских островов вдоль того берега Норвегии, который исключительно живет рыбными промыслами, развитыми здесь благодаря теплому течению Гольфштрема.

Зная, как вкусна и хороша рыба в Норвежских водах, в особенности треска, которая, как известно, добывается и у наших Мурманских берегов, я заказал по телеграфу, еще в Бергене, приготовить для нас свежую рыбу в крайнем северном пункте Норвегии, от которого мы должны были оторваться, чтобы итти на север — в Андеснесе (что значит «Уткин Нос».)

Здесь нас покинули лоцманы, мы выходили в открытое море и отсюда, собственно, начинался наш путь на Север.

Длинной косой протянулся Уткин Нос и на его мысу стоял высокий тонкий маяк, резко выделявшийся на фоне моря. Не смотря на наступившую полночь, солнце ярко светило и мы могли этим воспользоваться, чтобы еще раз, перед далеким отходом, определить девиацию.

Штурман Ю. К. Петров уж закончил ее определение, а заказанную рыбу все еще не подвозили; тогда я предложил, не теряя времени, лечь на курс, однако, через 15 минут мы заметили быстроходный рыбачий бот, направлявшийся прямо к нам.

Небольшой бот сильно бросало на волне и он то исчезал за нею, то подымался на гребень ее. На палубе маленького судна можно было различить несколько мужчин и одну женщину, крепко державшуюся за ванты. Подойдя вплотную, рыбаки, одетые в фуфайки и непромокаемое платье, стали перегружать рыбу.

Я в нетерпении ходил по мостику.

— Когда же мы, наконец, оторвемся от берегов, — думал я. Сколько мелочей всегда возникало перед тем, как выйти в море. Но вот расчеты были закончены. Последние рукопожатия Far well. — Счастливого пути. Привезите нам Амундсена, — кричали с бота рыбаки, махая кепками, а женщина — белым платком. — Фар велл. Счастливого пути. Спасите Амундсена...

Мы взяли курс к Шпицбергену, западнее Медвежьего Острова, бросили лаг и дали полный ход всем трем машинам.

Я снова увидел незаходящее солнце. Море было спокойно, ветру мало. Теперь вперед, вперед, пока не добьемся своей цели.

Был первый час 27-го июня.

Принята была шведская пресса. При втором полете Лундборг скапотировал, вследствие чего не мог подняться самостоятельно. Один из шведских летчиков согласился спуститься к нему на парашюте. Кроме того, из Швеции вылетел самолет на помощь потерпевшим аварию. Сначала помощь будеть оказана Лундборгу, а потом группе Мальмгрена, — так сообщали телеграмму.

Д. Джудичи, прослушав это сообщение, заметил, что все они могут спокойно рисковать, ибо в те воды направляется «Красин».

Я работал у себя в каюте, когда услышал легкий стук в дверь. Вошел спокойный и скромный д-р Гуль. Он только что получил телеграмму от Норвежского Министерства Обороны, в которой ему предлагали обратиться к нам с просьбой изменить наш маршрут и итти на восток от Шпицбергена с целью поисков Руаля Амундсена. Изложив содержание радиограммы, доктор ждал моего ответа.

Я высказал ему свою точку зрения. Я считал нецелесообразным изменение маршрута «Красина». В восточных водах Шпицбергена уже работал наш ледокол «Малыгин», которому нашим Комитетом дано было специальное задание поисков Амундсена. Мне тогда казалось, что несчастье с Руалем Амундсеном могло случиться или в тот момент, когда прекратились радио-сигналы с самолета, т. е. через 2 часа после старта, иначе говоря, в районе Медвежьего Острова. Или же, если Амундсен благополучно летел дальше, тогда его нужно искать где-либо на северо-восток от Северо-Восточной Земли, куда могла быть занесена третья группа итальянцев с оболочкой дирижабля. В таком случае, Амундсен мог потерпеть аварию при посадке на лед. В этот район льдов может проникнуть только «Красин» и надо стремиться пробить себе путь без промедления, избегая малейшего изменения своего маршрута. С этими соображениями д-р Гуль полностью согласился, в соответствии с чем и дал ответную радиограмму Министерству.

Мы шли по спокойному морю, делая 11 с лишним узлов и с каждым часом все ближе подходили к тому району, где могла случиться катастрофа с Амундсеном. Я дал распоряжение зорко следить за поверхностью моря; это было все, что мы в то время могли сделать. Ведь уже прошло свыше десяти дней, как была получена последняя радиограмма с «Латама». Как мог самолет продержаться стол долгое время на воде? Неужели он не был бы в таком случае подобран многочисленными рыбачьими судами, которые занимались здесь промыслами?

Дело в том, что несколько лет тому назад в районе Медвежьего Острова были открыты банки, изобилующие рыбой и теперь здесь, в это время года, промышляли сотни судов.

28-го июня в 1 час 40 минут, справа по носу открылся Медвежий Остров.

Угрюмо высились темные скалы Медвежьего о. над серо-зеленой водой. Вершина горы Мизере была как бы срезана густыми серыми облаками. Неприветливые место, — здесь постоянно держались туманы и облака, как раз в этом районе сталкиваются холодное течение с Северо-Востока с теплыми струями Гольфштрема. Неужели здесь нашли себе могилу героический Амундсен и его спутники?

Мне хорошо были знакомы очертания Медвежьего Острова по своим прежним путешествиям (до этого я совершил четыре экспедиции на Шпицберген и столько же раз проходил мимо Медвежьего на Север и обратно).

Несомненно, этот остров, как и Шпицберген, был известен русским поморам задолго до того, как он был открыт Вильгельмом Баренцом в 1596 году, который назвал этот остров Медвежьим потому, что убил на нем медведя. Это сравнительно небольшой остров, всего 175 кв. километров. В юго-восточной части его возвышается гора Мизере в 536 метров высотою, от которой на северо-запад идет низкая часть острова, высота которой не превышает 50 метров над уровнем моря. Это — ровное плато, покрытое многочисленными озерами, занимает две трети всего острова.

О. Медвежий хорошо исследован и представляют собою как бы обломок Шпицбергена. Он состоит из горных пород многих геологических систем: силура, девона, каменноугольной, триасовой и, наконец, четвертичной. На нем имеется

также уголь, принадлежащий к девонскими и каменноугольным слоям. Хотя уголь невысокого качества, однако, он подвергается эксплоатации Норвежской Угольной Компанией. На острове построена радио-станция, находящаяся в радио-связи со станцией в Инго, в Норвегии.

По мере приближения к острову, «Красин» входил в густую полосу тумана. Температура воздуха быстро падала и с + 11,7° Ц. у северных берегов Норвегии опустилась до +2,9° Ц. в 7 часов у Медвежьего. На короткое время показавшийся остров, снова скрылся. Туман стеною стоял у его берегов, стелясь низко над поверхностью моря. «Красин» беспрерывно давал гудки, которые, казалось, были излишни в этих пустынных водах. Однако, когда мы через три часа вышли из тумана, то увидали в разных местах пять рыбачьих судов. Четыре из них были моторные, пятый — паровой. Они с успехом промышляли здесь камбалу.

Как быстро в этом районе менялась погода. Туман то сгущался, то рассеивался, и вдруг, вы вышли на клочок бирюзового моря, с бликами ослепительного солнца. Так иногда из темного, густого леса можно видеть далеко впереди ярко-зеленую, солнечную поляну.

Но не долго мы любовались солнечным пятном. Впереди снова виднелась густая пелена тумана, в которую мы вошли. Температура воздуха падала. Надо было ожидать встречи с пловучим льдом.

В 10 часов 05 минут того же дня мы действительно увидели слева по курсу первый айсберг. Наши новички с любопытством рассматривали маячивший вдали обломок льда.

Как всегда, сначала показались отдельные льдины, затем лед становился все чаще и в больших количествах и, наконец, через три часа мы вошли в кромку пловучего мелко-битого льда.

Температура воздуха опустилась до 0°.

Получили из Вирго-бей предложение взять упряжку собак, для чего зайти в Грин Гарбур, на Шпицбергене. Телеграмма гласила:

6 час. 25 м. — VI.

«Красину».

535 Прошу Вас сообщить мне зайдете ли вы в какой-либо порт до захода в Вирго-бей стоп Я считал бы необходимым взять вам упряжку из десяти собак стоп Если Ваше

мнение такое же вам придется зайти в Грин Гарбур только на время необходимое для погрузки собак которые я прикажу вам приготовить стоп Необходимо достигнуть возможно скорее пункта находящегося в 20 милях восточнее острова Фойн долгота 26°40' широта 80°32' там находятся в опасности шесть человек стоп Два деревянных норвежских судна в 300 тонн достигли Норд-Капа стоп Считаете ли Вы возможным достижения означенного пункта стоп Какой толщины лед ломает ваш ледокол стоп Просьба срочно ответить стоп Радиостанция «Читта ди Милано» будет Вас ежедневно вызывать в 14 и 16 часов на длине волны 600 метров.

«Читта ди Милано».

Мы ответили:

«Читта ди Милано».

Идем в тумане тчк Случае тумана вход для «Красина» в Грин Гарбур небезопасен тчк Во избежании потери времени просим доставить упряжку собак около 24 часов 28 июня к месту координат 78° 05' сев. широты и 2° 04' вост. долготы тчк Случае тумана принуждены будем не останавливаться иначе большая потеря времени тчк «Красин» может ломать лед мощностью до одного метра со скоростью хода четыре узла тчк Полагаем возможным достигнуть Кап-Норд «Красин».

Тем временем лед все плотнее обволакивал корпус корабля. Мы продолжали итти во льду переменными ходами. Одногодовалый молодой лед был занесен сюда, повидимому, из Стур-фиорда. Попадались плоские льдины в 1—1½ метра мощностью, среди которых изредка заметны были обломки больших торосов, причем плоские льдины достигали площади 100—120 кв. метров. Пористый, белого цвета сверху,на изломе лед имел зеленоватый оттенок. Идя средним ходом, «Красин» с легкостью продвигался вперед, кроша и раскалывая как сахар, большие льдины, поджимая под себя меньшие. С кормы ледокола оставалась широкая полоса чистой воды, по которой, при такой сплоченности льда, за «Красиным» свободно могли бы пройти другие корабли.

В 19 часов лед стал реже и вскоре мы вышли на чистую воду. Мы прошли первую полосу мелко-битого льда, в ко-

тором мы подвигались со скоростью 6 миль в час. Можно было быть вполне удовлетворенным такими результатами и я восторгался прекрасными качествами нашего ледокола.

Мы находились в радио-связи с норвежскими кораблем «Михаэль Сарс», которому были поручены поиски Р. Амундсена. Мы зорко, но тщетно вглядывались в окружающий лед. Что мы могли большее сделать? Вокруг Медвежьего Острова крейсировали десятки промысловых судов, искали «Латам».

Я тогда писал в своем дневнике:

«Где искать? Кто может сказать что-либо достоверное о судьбе этого крупнейшего исследователя, который внес в историю полярных стран столько блестящих страниц. Конечно, есть еще надежда на то, что Амундсен где-либо с восточной группой, унесенной от Нобиле. Но где эта группа? Предстоит чрезвычайно трудная задача, которая еще больше осложнится тем, что весь мир следит за нашим походом».

Чистой водой шли только один час. Потом снова попали в битый лед, но большей густоты, чем это было в первой полосе льда. Надо льдом стоял густой туман. Ради осторожности, средняя машина работала средним ходом, а обе кормовые — малым, и мы шли со скоростью около 5 миль в час. Я убедился, что ледокол несомненно обладал большой силой: и дающей и раздвигающей. Блинчатый лед в 1—$1^1/_2$ м. мощности «Красин» раскалывал без труда, почти не замедляя хода. В таком случае ледокол действовал раскалывающе: он сначала касался льдины своей подводной носовой частью и сразу же раскалывал ее, а затем своим ходом расширял канал, сжимая боковые льдины с обоих бортов, а если они плотно были прижаты друг к другу, то взгромождал их одну на другую, образуя своеобразные торосы. Но льдины в $2^1/_2$—3 метра толщины «Красин» не раскалывал, но поджимал их под себя и буквально крошил на много частей, при чем ход корабля немного замедлялся, но лишь на короткое время. Поверхность льдин была покрыта снегом, под которым, насколько можно было видеть с корабля, лед был плотного сложения, иногда ленточной структуры и имел зеленовато-бирюзовый цвет.

Д-р Гуль обратился ко мне за разрешением посылать

корреспонденции для Норвежского Телеграфного Мюресбюро. Посоветовавшись с П. Ю. Орасом, я дал на это свое согласие.

Первые корреспонденции, как Гуля, так и Джудичи, состояли из описания ледокола и участников экспедиции. Нужно отдать справедливость, что эти корреспонденции составлялись весьма умело и вполне объективно.

С сегодняшнего дня Давид Джудичи стал есть. Я этому очень обрадовался, отсутствие у него аппетита наводило меня на грустные размышления. Дело в том, что у нас на корабле готовилась самая обыкновенная простая русская пища, да при том еще из консервов. Щи, борщ, суп, часто каши, гречневая и пшеная, тушеное мясо, или вернее, консервы и пр. Подавался, как я уже говорил, часто чай, и совсем немного кофе. Такая кухня была совершенно непривычной для Д. Джудичи, и первые дни, он совершенно не мог есть наши блюда. Быть может, это зависело также от непривычки к морю, но мне живо вспоминается фигура журналиста, склонившаяся над тарелкой. Своими близорукими глазами Д. Джудичи всматривался в содержимое тарелки и меланхолически съедал несколько ложек или тыкал вилкою в кашу. К сожалению, я не мог предложить нашему гостю чего-либо взамен, ибо кухня в таких экспедициях должна быть совершенно единообразна. Но я был спокоен, ибо был уверен, что пройдет некоторое время, морской воздух сделает свое дело и аппетит появится. Впоследствии, я вспоминал, с какой жадностью набрасывался на эту же еду комендант Цаппи и с каким наслаждением ели нашу простую, но здоровую пищу спасенные нами остальные пять итальянцев. Доктору Гулю, наоборот, нравилась наша кухня или, вернее, как старый участник и руководитель полярных экспедиций, он не отказывался ни от какой еды. С удовольствием он принимался за борщ; ему были по вкусу также ржаной, крутоиспеченный хлеб и с удовольствием он ел наш компот из сухих фрукт.

Впрочем, мы старались все же разнообразить по возможности нашу пищу. К утреннему чаю подавалась колбаса, сыр, консервы, — по преимуществу, рыбные. Обед состоял из трех блюд: супа, мясного или рыбного блюда и сладкого, после чего подавался чай. Чай в 15 ½ часов также сопровождался холодной закуской. Ужин состоял из

одного горячего блюда и, наконец, к вечернему чаю подавали снова булку, масло, колбасу и пр.

Должен сказать про себя, что после нервной и нерегулярной городской жизни, я с трудом привык к этой размеренности и, в особенности, к необыкновенному обилию пищи... Обычно, и другие ели только трижды, самое большое, четыре раза в день. Особенно приятно было, что мы всегда имели свежий хлеб, который наши хлебопеки вкусно пекли. У нас был замечательный пекарь специалист своего дела. Вместе с тем, при таком количестве команды и участников экспедиции, важно было строго определить время принятия пищи.

Мы продолжали свой путь и сквозь негустой туман виднелось сверкавшее солнце, хотя берегов мы все еще не видели. Лед, туман и низкая температура свидетельствовали, что мы попали уже в настоящую полярную обстановку.

В связи с этим был опубликован следующий:

«Приказ № 3

Начальника Экспедиции.

В виду вступления в полярные воды приказываю: выдать палубной команде и комсоставу (палубному) сапоги и всем шапки, полушубки, рукавицы и по одной паре теплого белья.

Начальник Экспедиции

Р. Самойлович.»

28-го июня, 1928 г.

Уже на следующий день теплые вещи были распределены между всеми участниками экспедиции.

29-го июня, «Красин» продолжал продвигаться в битом льду, который порою сгущался, иногда же становился весьма разреженным. Попадался и крупно-битый лед, доходивший до 200-300 метров в диаметре. Некоторые из таких льдин имели совершенно плоскую, гладкую поверхность, покрытую снегом; другие же обладали бугристой поверхностью, при том, насколько можно было видеть с корабля, торосы достигали 2-3 метров над уровнем моря; в некоторых случаях они доходили до 6 метров, т. е. высота некоторых торосистых образований достигала высоты нашей палубы. Сплоченность льда колебалась от 5 до 9 баллов (по десятибальной системе). Однако, между льдом име-

лась и чистая вода и «Красин», без особого напряжения, делал 4—5 узлов. Поразительна сила инерции «Красина», — поджимая под себя отдельные льдины, ледокол почти не замедлял хода, только вздрагивал от напряжения, что, впрочем, не отражалось на крепости его корпуса.

В этот день я получил весьма оригинальную телеграмму из Ленинграда:

«Конгресс прошел хорошо танцовала с Нансеном».

Это телеграфировала мне жена о конгрессе «Международного Общества по Изучению Арктики при помощи воздушного корабля» (Аэроарктик). Ну, а о танце с Нансеном во время банкета нельзя было, конечно, не упомянуть, — тоже, ведь, большое событие. Я вспомнил, как глубокочтимый д-р Нансен, во время одного из вечеров первого конгресса в Берлине, действительно, чудесно танцевал вальс, делая широкие, красивые па, и его высокая, характерная фигура с седою головой выделялась среди всех присутствовавших.

Рано утром я получил радиограмму из Москвы:

«Красин Самойловичу Ингорадио

Подтверждаю вторично следование без замедления на север Шпицбергена где приступить немедленно к работе для достижения района розысков спасения экипажа Италия также Амундсена имея первоочередной задачей спасение группы Нобиле где есть раненые стоп Следуйте Шпицберген произведите розыски Амундсена доступными пути средствами стоп Наиболее вероятно катастрофа Амундсена произошла во льдах восточное Северо-восточной Земли стоп Установите связ Читта ди Милано стоп Случае желания возьмите ледокол Нобиле стоп Ответственность руководство ваши стоп

Комитет Помощи Уншлихт.»

В 4 часа 20 минут получил радио от «Читта ди Милано»:

«К р а с и н у

Нет необходимости итти в Грин Гарбур собаки не готовы

Читта ди Милано.»

За этой радиограммой была принята другая:

«К р а с и н у

Если Вам необходим лоцман для Шпицбергена таковой имеется Кингсбее по имени Вольдемар Кремер стоп Он

Вашем распоряжении и я ему приказал быть готовым стоп Случае если бы Вы захотели его взять на корабль зпт это можно было бы сделать в несколько минут в Нью-Олезунде стоп Телеграфируйте срочно Ваше решение

Читта ди Милано.»

Я обратил внимание, что радиограммы все реже подписывались самим Нобиле.

Я не придавал какого-либо значения наличию собак для наших поисков, ибо трудно было бы предположить, что с ледокола, на борту которого имелся самолет, они найдут себе какое-либо применение. Конечно, собаки могли бы оказаться полезны, если с кораблем случилась бы какая-либо непоправимая авария и участникам экспедиции пришлось бы покинуть его, чтобы по льду добираться к суше. Однако, какую помощь 138 участникам экспедиции могли принести небольшая упряжка собак. Не приходилось жалеть о том, что у нас ее не будет.

Что касается лоцмана, то он был нам абсолютно не нужен. Среди нас было не мало людей, знакомых с полярным льдом. Не подлежало сомнению, что в Норвегии имелись выдающиеся ледяные лоцманы, но ни один из них не знаком был с работой ледокола хотя бы потому, что у Норвегии не имелось ледоколов, между тем, как на «Красине» весь командный состав состоял из моряков, много лет работавших именно на ледокольных пароходах. Поэтому я ответил:

«Читта ди Милано.

Благодарю за любезное предложение тчк Имея на борту лучших моряков ледокольной службы мы не имеем надобности в лоцмане тчк Все время идем во льду тумане

Красин.»

В 12 часов пришлось остановиться во льду, чтобы привести рулевую установку в порядок. Положение руля не совсем соответствовало стрелке на телемоторе и механики около пяти часов потратили на исправление. Тем временем была определена осадка ледокола, нос сидел —27'03" и корма — 27'05".

Хотя к концу дня лед стал заметно редеть, но все же он был 1—2 метра мощности и площадью до 100 кв. метров. За третью вахту (16-20 часов) пройдено всего 12

Наверху: Кап Платен
Внизу: «Красин» пробивает себе путь сквозь могучий лед
(около 2 метров толщины)

«Красин» в полярном льду 80° 49′ с. ш. — 22° 30′ в. д.

миль. В начале четвертой вахты мы вышли на чистую воду. Туман сразу рассеялся и держался только надо льдом.

Прекратился в кают-кампании постоянный грохот и тарахтение льда о форштевень и борты корабля. В течение многих часов хода во льду, мы уже стали привыкать к беспрерывному шуму, но как только мы вышли на чистую воду, он сразу прекратился. Многие выскочили на палубу, чтобы узнать, в чем дело, так как внизу казалось, что ледокол внезапно остановился.

И даже Л. А. Воронцова, усердно шившая парашюты из брезента для нашей летной группы, высунула голову в иллюминатор, чтобы убедиться, что мы вправду идем вперед, да еще по чистой воде.

Справа открылся величественный остров Принц Форенанд. Мы подошли к Западному Шпицбергену.

## ГЛАВА VI

Свальбард. — Курс на восток. — К югу от Семи Островов. — Бриганца. — Белый медведь. — Ледяной барьер.

Под именем Свальбарда в настоящее время разумеют группу больших и малых островов, находящихся между 74° и 81° сев. широты и 10°—35° восточн. долготы. Кроме самого Шпицбергена, который вместе с большими островами, расположенными у его берегов, занимает пространство в 63.864 квадр. километра, входит также Медвежий Остров, Земля Короля Карла и Остров Надежды.

Датой открытия Шпицбергена считается 1596 год, когда его посетил известный голландский путешественник Вильгельм Баренс. Не подлежит, однако, сомнению, что русские промышленники посещали Грумант (русское название Шпицбергена) гораздо раньше этого года. Об этом свидетельствуют как устные предания, сохранившиеся на Русском севере, так и письменные документы. К последним относится письмо датского короля Фридриха II, от 11-го марта 1576 года, к некоем Людвигу Мунку в Вардегузе, ныне Варде. В этом письме король дает Мунку приказ войти в соглашение с русским кормщиком, Павлом Нищецом (фамилия очевидно перепутана), живущим в г. Коле

и ежегодно около Варфоломеева дня плавающим в Гренландию, т. е. на Шпицберген. Дело в том, что Павел был один из тех людей, который мог провести на Шпицберген суда норвежцев, имевших целью организовать там промысел зверя.

Вряд ли можно сомневаться, что поморам того времени Грумант был хорошо известен. Достаточно вспомнить, что и на Новой Земле Баренц в том же 1596 году видел русские кресты, задолго до того водруженные, и если Баренц не встретил русских на Шпицбергене, то это объясняется, повидимому, тем, что поморы промышляли преимущественно на восточном Груманте, а Баренц был на западном его берегу.

Нельзя не упомянуть также о том, что в роду Старостиных, из года в год посещавших Грумант, сохранилось предание, как о том писал один из них в 1871 году, что их предки посещали Грумант еще до основания Соловецкого монастыря, т. е. до 1435 года.

Таким образом, можно с большой долей вероятности утверждать, что Грумант был известен задолго до официальной даты его открытия.

Только малокультурности, недостаточно развитой письменности и оторванности русских того времени от цивилизованного мира, нужно приписать, что это важное открытие осталось неизвестным Западной Европе.

Возможно, что еще до русских и голландцев Шпицберген был открыт норманами.

Неутомимый наш штурман Ю. К. Петров взял несколько пеленгов на горы Сальф и Монако и оказалось, что за время нашего перехода от Медвежьего Острова до Земли Принца Карла, «Красин» был отнесен на север на 15' и влево (т. е. на запад) на 10'.

Если принять во внимание, что мы весь путь от Медвежьего Острова до Фореланда шли во льду в тумане, при том переменными курсами, я мог быть уверен, что штурманская часть нашей экспедиции находилась в надежных руках.

Не в первый раз я видел вершины остроконечных гор Западного Шпицбергена, мой глаз уже привык к их красоте, но я и этот раз не мог забыть то первое чарующее

впечатление, которое они на меня произвели во время моего первого плавания в 1912 году.

Как и тогда синеватой пеленой были покрыты теперь цепи остроконечных гор. Словно в первозданном хаосе, сгрудились в беспорядке вершины горных кряжей, покрытые вечными снегами, который по долинам и склонам белыми яркими полосами пересекал темные склоны до самого моря. Как-будто гигантской кистью провели белые полосы по серо-синему фону. То там, то здесь, виднелись огромные ледники, спускавшиеся прямо в море мощными рукавами на век застывших рек. А густые перистые облака заволакивали верхушки гор или медленно ползли по склону их, похожие на комки пухлой ваты. Море расстилалось в бесконечную даль и, как ножем, подрезало снизу темную груду гор. Нельзя было глаз оторвать от этой феерической картины. Не верилось, что это была действительность.

На палубе скопилось много народу и все стояли, как зачарованные. Никому не хотелось много говорить. Хотелось стоять и любоваться открывшейся невиданной панорамой.

После некоторого молчания, меня кто-то из окружавших спросил, бывал ли я на этой земле.

Я вспомнил, как в 1912 году, я с матросами пересек дважды этот узкий, вытянувшийся в длину остров. Была ненастная холодная погода и шел дождь. Мы наблюдали очень редкое явление в полярных странах, — сильную грозу и, переходя высоко по склону горы, должны были пройти по висячему леднику. Я поскользнулся и со все увеличивающейся быстротой стал катиться вниз по леднику. Но, к счастью, у меня был с собою геологический молоток и я, держа его двумя руками, стал со всею силой тормозить свое движение вниз, давя молотком на лед. Метров через триста я вылетел на каменную груду обломков ногами книзу и остановился, сильно ободрав себе кожу на всем теле.

Мы все еще стояли на палубе, когда мне подали вторую телеграмму с Читта ди Милано:

«К р а с и н у

Мы не поняли нужен или не нужен Вам лоцман

Читта ди Милано.»

Пришлось еще решительнее подтвердить, что мы в лоцмане не нуждаемся.

С утра, 30-го июня, со скоростью 12 миль в час, шли по чистой воде, время от времени встречаясь с отдельными айсбергами. Погода стояла ясная и видимость была прекрасная, так что, хотя мы шли в 30 милях от берега, но можно было ясно различать отдельные горы Шпицбергена, и лишь на короткое время полоса набежавшего тумана закрыла чудесные Семь Глетчеров.

Как быстро двигались мы вперед. Сердце радовалось, когда все три наших марины своими мощными винтами бороздили воду, пенившуюся за кормой.

Мы проходили районом, который был некогда местом интенсивных промыслов на морского зверя.

Мы уже давно не знали, что такое ночь. Солнце светило круглые сутки и можно было бы не отличить дня от ночи, в особенности во время тумана, если бы не дневник, вахтенный журнал, да размеренные часы принятия пищи.

Мы повернули восточнее. Пришлось сменить полный ход на средний, — попадались большие ледяные поля и мы убрали лаг, так как они стали чаще встречаться.

С 8 часов 30 минут мы уже шли в плавучем льду, резко отличавшемся от того, из которого мы вышли у Фореланда.

Сначала мы продвигались в крупно-битом льду, но через пару часов начали попадаться большие ледяные поля, некоторые из которых достигали величины нескольких квадратных километров. Лед был плотный, зеленовато-синего цвета, крепкий, и мощность его была от 70—80 см. до 1,5—2 метров. В отличие от полярного пака попадался местами хрупкий, разъеденный соленой водою, лед. Преобладал все же одногодовалый лед и «Красин» легко форсировал ледяные поля, окруженные хотя бы небольшими полыньями, в таких случаях, обломки ледяных глыб имели место раздвинуться в сторону, в противном случае, ледокол застревал. Иногда, попадались особо тяжелые поля, и тогда до семи раз приходилось давать задний ход и затем полным ходом пробиваться вперед.

В 14 часов сплоченность льда был пять баллов, но затем лед стал гуще и доходил до 9 баллов. Большей частью ледокол пробивал себе дорогу, раздвигая ледяные поля.

Во время третьей вахты мы перешли 80° северной ши-

роты и к концу дня температура воздуха упала до 0,4 Ц (штиль), начал падать густой снег. Совсем зима — 30-го июня! Лед уже покрыт снегом толщиною от 20 до 50 см., мы все медленнее двигались вперед и за последние три вахты прошли соответственно 17,2 мили, 12 и 9 миль.

Когда мы были у поворота на восток, т. е. в 20—30 милях от залива Вирго (Вирго-бей) я устроил летучее совещание со своими товарищами П. Ю. Орасом и Б. Г. Чухновским.

Заходить ли в залив Вирго, где стояла «Читта ди Милано» или итти без остановки дальше?

Мы приняли последнее решение, вот по каким соображениям:

1. Мы имели приказ от Комитета итти без остановки к намеченной цели. Между тем,
2. Заход в залив Вирго отнял бы у нас не менее 12—20 часов,
3. Залив Вирго не был достаточно промерен и такой глубокосидящий корабль, как «Красин», рисковал напороться на подводный камень или банку. Кроме того,
4. Генерал Нобиле с готовностью давал нам необходимые сведения о группе Вильери по радио.

Пока мы проходили к северу от залива Вирго между нами и итальянской базой происходил интенсивный обмен радиограммами.

В 1 час 30 минут я получаю радио: RKK*) Профессору Самойловичу. «Прошу Вас сообщить мне, приблизительно, во сколько дней Вы надеетесь достигнуть пак между мысом Лей-Смит и островом Фойн. Благодарю. Нобиле».

Я ответил в 2 часа: «Читта ди Милано. Невозможно указать точно не зная условий льда стоп Прошу сообщить насколько там тяжел лед стоп Прошел Фореланд скорость 12 узлов. Самойлович».

В 4 часа 03 минуты снова получено радио: «Просьба дать Ваше место. Читта ди Милано».

Отвечаю в 5 часов 30 минут: «Читта ди Милано. Широта 79° 52¹ долгота 10° 05¹. «Красин».

Проходит несколько часов и в 8 часов 42 минуты получается радио:

---

*) RKK — позывные «Красина».

«RKK Но Вы не заходите сюда? Мы ждем Вас в заливе Вирго. Читта ди Милано».

Вследствие текущей работы радиостанции мог ответить только в 10 часов 10 минут:

«Читта ди Милано. Мы Вас не поняли стоп Имея приказ итти со всевозможной скоростью к Лей-Смиту идем безостановочно вперед стоп Наше место в 10 часов — долгота 13° 00¹ широта 80° 11¹. Красин».

В 10 часов 15 минут снова радио:

«RKK Место палатки девять миль к северу от Большого острова к востоку от мыса Лей-Смит. Читта ди Милано».

В 10 часов 12 минут: «RKK Самойловичу. Генерал Нобиле хотел бы перейти на Ваш корабль для дачи указаний. Читта ди Милано».

Ответили в 11 часов 25 минут: «Читта ди Милано. Приветствуем намерение генерала Нобиле стоп Красину затруднительно зайти в залив Вирго вследствие глубокой осадки в 28 фут зпт продолжающегося тумана и по причине потери времени стоп Невозможно ли «Читта ди Милано» подойти к нам? Красин».

На эту радиограмму я получил ответ в 12 часов 24 минуты: «RKK Подойти к Вам невозможно. Читта ди Милано».

Так закончилась крайне запоздалая попытка «Читта ди Милано» встретиться с «Красиным». Я решительно ничего не имел против участия генерала Нобиле в походе «Красина», считая, что его пребывание у нас на корабле может принести пользу общему делу. Я, кроме того, мог догадываться, как страстно жаждал Нобиле принять участие в спасении своих спутников, однако, приходилось удивляться, почему «Читта ди Милано» спохватилась так поздно, и, зная наше место, чуть ли ни каждый час, не попыталась связаться по этому вопросу с нами раньше, когда мы еще находились на чистой воде. Притом, радиограммы с итальянской базой приходили за разными подписями: то подписывался Нобиле, то значилось «Читта ди Милано», я тогда еще и не знал, кого именно надо было разуметь под этой неопределенной подписью.

В этот же день я получил две радиограммы от нашей экспедиции на «Малыгине»: Первая радиограмма сооб-

щала, что летчик Бабушкин 29-го в 21 час 20 минут вылетел к острову Фойн.

Вторая от 30-го июня. Владимир Юльевич телеграфировал, что «Бабушкин 22 часам 30 еще не вернулся предполагаю пережидает туман тчк Восточным ветром Малыгин зажат. У бортов торосит лед тчк Приветствую переходом 80 параллели Визе».

Я очень ценил приветствие Владимира Юльевича, который не позабыл оказать нам внимание даже в самую тяжелую минуту своего похода.

Судьба М. С. Бабушкина вселяла глубокую тревогу. Этот выдающийся, непревзойденный полярный летчик уже свыше суток пропадал без вести. С необыкновенным мужеством и настойчивостью он стремился достичь на самолете погибавших среди льдов. Я не мог не преклоняться, не удивляться его смелости. Когда я оставался один в своей каюте и чуть-чуть освобождался от забот о своей экспедиции, я неизменно обращался мыслью к этому человеку.

«Где-то он теперь? Вернулся ли? Неужели. . .» — и я отгонял прочь тяжелые мысли о несчастьи. А «Малыгин»? Ведь он мог быть раздавлен льдом, или вынесен на берег.

Но я не долго мог предаваться печальным мыслям — некогда было. Мы сами вели упорную борьбу с очень сильным врагом. И, действительно, тяжелый, сплоченный лед становился все гуще, все плотнее, Раздавался грохот, треск — то наш гигант крошил ледяные глыбы. И чувствовалось все же сколь большего напряжения ему стоила эта суровая борьба: он содрогался от усилий и неустанно бил-бил форштевенем о лед. В каютах все дрожало, колебалось, вещи валились со стола на пол, нельзя было ничем заниматься.

Уже два дня, как мы пользовались темными очками, которые предохраняли глаза от яркого блеска льда и снега. Сквозь них вся окружающая природа представлялась еще фантастичнее, лед и небо принимали желтовато-фиолетовый оттенок, а прибрежные горные кряжи казались суровей и темней. Мы будто попали в сказочную страну. Сойдешь с мостика в каюту, сбросишь волшебные очки — и опять знакомая обстановка, лица, стол, накрытый белой скатерью, зеленые диваны — словно вернулся к себе из таинственной

страны. И только беспрерывный гром и удары ломавшегося льда говорили, что жестокая борьба продолжалась, борьба не на жизнь, а на смерть.

Я решил сделать попытку пройти на восток южнее Семи Островов. Не теряя времени, я запросил зафрахтованную итальянцами «Браганца» и судно шведской экспедиции «Квест» об их местоположении:

«Квест» со шведской экспедицией стоял у Северо-восточного берега пролива Гинлопет.

Мы шли на восток, выбирая путь по трещинам и полыньям. Лед был крупно-битый и среди него встречался торосистый полярный лед толщиною до $2^1/_2$ метров, покрытый снегом на 10—16 см. Шли все время разными ходами и за последнюю вахту прошли около 9 миль, находясь, примерно, в 30 милях к западу от Семи Островов.

Несмотря на продолжавшуюся тяжелую борьбу со льдом и меня окрыляла все же надежда найти дальше тот разреженный лед, о котором сообщала «Браганца».

Утром 1-го июля, мы продолжали итти в густом битом льду, торосистом, между которым встречались отдельные небольшие полыньи. «Красин» раскалывал без особого труда льдины площадью в 300-400 кв, м., толщиной в 1 метр и от удара его появлялась сначала едва заметная трещина, которая затем под напором ледокола делалась все шире, при чем корабль имел тенденцию итти дальше именно по этой трещине, независимо от положения руля, отклоняясь, таким образом, от своего курса. Если же ледяное поле не было монолитно и на нем имелись более слабые места, то появлялись несколько других трещин и в таком случае ледокол шел по курсу.

С утра ясно вырисовался район Норд Капа и затемнели сгрудившиеся Семь Островов, окруженные льдами.

Именно отсюда знаменитый английский мореплаватель Пирри совершил свой поход к Северному полюсу.

Лед сплошною массою окружал ледокол и мы все медленнее подвигались вперед. За первую вахту (0—4 часа) прошли 8 миль, за вторую (4—8 час.) — 6 миль, за третью (8—12 час.) — 4 мили. Воспользовавшись наличием густых ледяных полей, мы остановились во льду, чтобы осмотреть носовую часть со льда. С радостью мы убедились, что все было в порядке и заклепки были целы.

Кино-оператор воспользовался нашей кратковременной остановкой, чтобы заснять работу «Красина» во льду.

После полудня мы заметили темное пятно у Нордкапа. В бинокль ясно можно было различить: корпус корабля и две мачты.

Вскоре мы получили радиотелеграмму:

«Мы находимся к юго-востоку от Вас и к востоку от Нордкапа. Чистая вода между нами и Нордкапом и отсюда до Кап Платена тонкий лед, легко проходимый для вас. Желаем удачи. Командир Ларсен на борту «Браганца».

Я ответил:

«Сердечно благодарю за Ваше любезное сообщение. Мы видим ваш прекрасный корабль с 12-30. Красин».

«Браганца» была первым кораблем, который мы видели в этой пустыне. Издали казалось, что судно стояло вплотную к берегу и оно представлялось совсем небольшим по сравнению с очень высокими горами на горизонте.

Приятно было от сознания, что невдалеке от нас работали люди, которые вместе с нами стремились к одной цели.

Мы снова стояли перед тяжелыми препятствиями. С каким наслаждением я любовался работой нашего ледокола! Я чувствовал, как начинал любить этот корабль, эту человеческую выдумку, которая так чудесно боролась со стихией. По пути попадались очень большие ледяные поля размером до 1 кв. км. По счастью, между полями встречался разрыхленный лед в 40-50 см. мощности, легко поддававшийся напору «Красина».

Когда мы проходили между островами Вальден и Парри пал туман, что было, конечно, крайне неприятно, ввиду отсутствия промеров в этих местах.

У самых островов заметна была огромная полынья, сохранявшаяся, вероятно, вследствие приливно-отличных течений. Как спокойно было итти по чистой воде! Вскоре, однако, снова стали попадаться большие поля до $^1/_4$ кв. километра при мощности в 1 метр. На одну из таких льдин «Красин» вполз со всего хода. С полминуты продолжалась борьба между тяжестью,инерцией, силой машин ледокола и крепостью льда. Но вот появилась небольшая зигзагообразная трещина и корабль, соскальзывая со льда расширял ее и шел дальше.

В этом районе мы могли уже встретить группу Мальмгрена, отделившуюся от группы Нобиле, чтобы оказать ему помощь. Нам известно было, что 30-го мая они покинули Нобиле и пешком направились к Нордкапу. Тогда я питал еще надежду, что они могли добраться до Северного побережья Северо-Восточной Земли. Я просил вахтенных начальников давать время от времени гудки сиреной. Как страшно, как жутко было слышать пронзительный жалобный вой ее среди этих пустынных берегов, скованных льдом!

Мне хотелось, чтобы дальше и пронзительней кричала наша сирена. Она должна была передать терпевшим бедствие, что мы были здесь, что пришли те, которые хотят помочь им, что мы готовы были на всякие жертвы, чтобы спасти их от гибели. Быть может, трое несчастных, голодных, обессиленных людей заметили бы могучий корпус «Красина», высокие трубы и стройные мачты. Пусть рев сирены придаст им силы, и они дадут нам знак, мы увидим их, мы спасем их. Какое будет счастье! И сирена гудела, кричала, звала к нам этих людей: «Придите же! Мы вас сумеем обогреть, накормить, вернуть к жизни. Мы, ведь, за тем и пришли сюда. Дайте только знак, и мы бросимся к вам на помощь» . . .

Но никто не отзывался. Суровые скалы островов и безконечные ледяные глыбы безмолвно высились кругом.

Вдруг что-то необычное показалось на льду . . . Безформенная желтоватая туша . . . На момент остановилась, потом опять задвигалась. Белый, вернее, желтовато-белый медведь. Он спокойно шел, немного переваливаясь из стороны в сторону своей грузной, размеренной походкой. Он шел прочь от корабля, вероятно, его не замечая, в расстоянии, примерно, одного километра. Мы дали резкий гудок: медведь сразу повернул свою голову к кораблю, не меняя положения корпуса, застыл на несколько секунд, а затем быстро стал удаляться, ловко перескакивая со льдины на льдину.

Белый медведь распространен в огромной области, которая включает в себя Канаду, Аляску, Сибирь с ее островами, Шпицберген и Гренландию. Он редко спускается ниже шестидесятого градуса сев. широты. Обладая большой силой, как в воде, так на суше и льду, белый медведь

поистине может быть назван господином полярной природы. Питаясь, главным образом, тюленями, медведь, однако, не боится нападать и на моржа, делая это, впрочем, главным образом, на льду. Как мне рассказывал наш промышленник на Новой Земле, Иван Князев, наблюдавший бой медведя с моржем, — медведь даже в воде одержал верх над своим опасным противником. Медведь крайне любопытен и добродушен, если он не слишком голоден, редко нападает первым на человека. Все же у нас на севере существует пословица: «Бойся медведя на суше, а моржа на море».

Мы снова встретили полосу чистой воды, что нас не мало порадовало, ибо подтверждалось сообщение «Браганцы». Но, к сожалению, радость не была продолжительной.

2-го июля, утром, мы подошли к огромному невзломанному ледяному полю, которое занимало все пространство между Семью Островами, Нордкапом и Кап Платеном; лед был торосистый, зимний, очень крепкий и без малейших проталин. Повидимому, торосы еще осенью были занесены в это сравнительно спокойное место, где они за зиму превратились в одну компактную массу. Между торосистыми нагромождениями лед по толщине не превышал 50—60 см. Но эти ледяные перемычки столь незначительны были по размерам, а торосы так нагромождены, что «Красин» почти не в состоянии был их форсировать — он должен был долбить этот ледяной барьер буквально вершок за вершком. До двадцати раз приходилось давать задний ход, чтобы потом упорно бить в одну точку. В час я приказал застопорить машины, в виду явной невозможности итти напролом, — я не мог рисковать кораблем в самом начале спасательной работы.

Рассчет был несложный: до Кан Платена оставалось 18 миль. Казалось бы расстояние совершенно пустяковое, но море было покрыто тяжелыми льдом, в котором за вахту, т. е. за 4 часа, мы смогли бы продолбить не более одной мили, с огромным риском для корабля и большой потерей угля. Но и такая ничтожная скорость не могла быть гарантирована. Во всяком случае нам понадобилось бы, таким образом, не менее $4^1/_2$—5 суток, чтобы добраться до Кап Платена, при чем мы, конечно, не могли быть уверены, что за ним мы нашли бы проходимый лед.

Когда я увидел этот своеобразный ледяной барьер, у меня сейчас же мелькнула мысль: «Если нам здесь будет трудно, необходимо будет повернуть и пойти с севера в обход Семи Островов.»

Однако, когда я поделился своими соображениями с П. Ю. Орас и Б. Г. Чухновским, я встретил со стороны последнего ряд возражений. Борис Григорьевич предлагал подойти к береговому припаю, и сгрузить на него аппарат вместе с лётной партией, которая имела бы задачей оказание помощи группе Вильери. Я же считал, и со мною был согласен П. Ю. Орас, что такая операция преждевременна. На выгрузку у нас ушло бы не менее двух дней, а между тем за эти дни мы могли бы произвести разведку и попытку пробиться к северу от Семи Островов и, если уж там лед окажется для нас непроходимым, то тогда следовало по нашему мнению начать летную кампанию.

Как всегда в серьезных случаях нашего похода, я собрал небольшое совещание. В нем участвовали П. Ю. Орас, Б. Г. Чухновский, капитан Эгги, первый помощник П. А. Пономарев и другой помощник капитана Я. П. Легздин. Решено было запросить Нобиле, не известно ли ему было состояние льда к востоку от линии Кап Платен — остров Мартенс.

Я послал ему радио:

«Чита ди Милано. О часов 2-го июля наше место широта $80^0$ $32^1$ долгота $21^0$ $02^1$ стоп Встретили непроходимое ледяное поле в течение часа прошли на два корпуса корабля стоп просим сообщить условия льда к востоку от Кап Платена стоп имеется ли битый лед к востоку от линии Семь Островов — Кап Платен? Какое состояние льда в районе группы у Большого Острова? Просьба ответить срочно. Красин».

Сначала я получил очередную радиограмму от «Читта ди Милано»: «Палатка по-прежнему в 10 милях к востоку от Лей-Смит стоп Просьба сообщить Малыгину о невозможности посадки. Читта ди Милано».

И только в 7 часов 43 — пришел ответ на наш запрос:

«К востоку от линии Семь Островов — Кап Платен наши самолеты вчера утром наблюдали битый лед с чистой водой у всего побережья от Кап Брюн до Кап Лей-Смит стоп лед не позволил произвести наблюдения у Большого Острова. Читта ди Милано».

На основании этой телеграммы, я еще больше утвердился в мысли о необходимости итти в обход Семи Островов с севера.

Надеясь, что у итальянцев имеются какие-либо сведения о состоянии льда также и севернее Семи Островов, я послал «Читта ди Милано» радио:

«Если возможно просим сообщить состояние льда к северу от Семи Островов стоп Эти сведения весьма важны для выбора маршрута к северу от Островов стоп Находимся в десяти милях на зюд-вест от линии Мартенс—Платен стоп Чтобы форсировать эти десять миль потребуется два дня стоп Каковы были маршруты ваших самолетов? Красин».

В 13 ч. 30 минут я получил ответ:

«Наши самолеты летали к северу и востоку от Кап Платена до Лей-Смита стп Они могли видеть Семь Островов, но туман не позволил наблюдать состояние льда к северу от этих островов стп Однако, они могли видеть, что состояние льда ухудшалось по направлению к северу. Читта ди Милано».

Я снова созвал совещание с участием Б. Г. Чухновского и на этот раз единогласно было принято решение самолет не выгружать, а итти к северу от Семи Островов, вернувшись прежним путем, между о. Парри и о. Вальден, и к северу от о. Росс, итти дальше на восток к мысу Платен.

Хотя мы были в постоянной радиосвязи с «Читта ди Милано», однако, мы мало были осведомлены о работах других спасательных экспедиций. Мы узнавали об их действиях только из случайно перехваченных радиограмм иностранной прессы. Время от времени та или другая экспедиция запрашивала о состоянии погоды в местах нашего пребывания или же сообщала о своем месте.

Все более затруднялась также наша связь с Москвой. Коротковолновая радиоустановка на «Красине» работала не регулярно, норвежская же радиостанция в Грин-Гарбуре была настолько перегружена, что там залеживались наши телеграммы, даже не слишком длинные. Пришлось телеграфировать в Министерство Почт и телеграфов в Осло с просьбой оказать нам содействие, но и министерство не в состоянии было нам помочь. Я получил радио из Грин-Гарбура:

«Не можем принимать ваших транзитных телеграмм стп Подтверждаем получение двух остальные аннулируем».

Единственная надежда была на «Малыгина», но эти дни полета Бабушкина, они все время его слушали, да и сами нуждались в постоянной радиослужбе.

Кроме того, положение «Малыгина» было крайне серьезно, как свидетельствовали радиограммы, полученные мною в этот день.

«Красин. Самойловичу.

Влиянием сильного оста ледяные поля ломаются находятся сильном движении тчк «Малыгин» быстро дрейфует острову Надежды тчк Положение Бабушкина считаю очень тяжелым зпт вероятно пережидает ледяном поле зпт имеет продовольствие по шестое тчк Прошу иметь ввиду возможность оказание помощи Бабушкину тчк Пока видимость плохая Малыгин остается острова Надежды. Визе».

Плохие это были вести, — значит, еще одна тяжелая задача ложилась на нашу экспедицию, — искать своих. Но Бабушкин мог быть только южнее группы Вильери, следовательно, поиски его могут быть организованы лишь после спасения итальянцев.

Судьба Бабушкина вызывала серьезную тревогу, но я лично был почему-то уверен, что он вернется.

Из радиограммы норвежцев я знал, что ими ведутся интенсивные поиски отважного Руаля Амундсена, Гильбо и их спутников, в районе Острова Медвежьяго:

«Начальнику экспедиции Красин Крейсер Тореншельд занят поисками Амундсена в северо-западном квадрате с центром Медвежий Остров доходил до долготы 19° 10' и к северу до широты 74° 25'».

Нам оставалось только горячо пожелать им успеха.

# ГЛАВА VII

К северу от Семи Островов. — Тяжелая борьба со льдом. — Авария. — Мы застряли. — Работа «Малыгина» и полет Бабушкина. — Поле для полетов. — Ложное солнце. — У ледяного аэродрома. — Новая авария.

В 10 часов 30 минут начали разворачиваться и легко пошли в обратном направлении по каналу, пройденному только вчера и еще сохранившемуся. Восточный ветер, который дул с утра, сильно расширил м а й н у *) к западу от Семи Островов.

Шли, часто измеряя глубины. Через пять часов мы были уже у скалистого острова Росса. Пришлось остановиться, чтобы привести в порядок муфту правой машины.

В течение двух часов стояли у кромки льда в двух милях от острова Росса. Пройдено было по чистой воде до кромки льда 15½ миль.

Вскоре из машинного отделения передали, что ремонт окончен. Взамен сломанных соединительных болтов на валу правой машины поставлены были новые. Дали ход машине. Мы снова начали атаку льда. Впрочем, мы не всегда принимали открытый бой, — когда препятствие было слишком тяжело, мы действовали обходом, настойчивостью, терпением.

Я не преминул воспользоваться стоянкой, чтобы объяснить команде наши планы. Я указывал, что в полярном путешествии залог успеха — терпение, выдержка, умение маневрировать. Не удался первоначальный план, пойдем по другому пути, окажется он непреходим, найдем третий выход. И каждый из нас продолжал стоять на своем посту. Кочегары, машинисты, матросы, ученые и командный состав должны были проникнуться одной волей, одним стремлением — «живот положить», но добиться поставленной цели.

Хотя лед местами достигал густоты 9 баллов, но все же был проходим для «Красина», ибо между торосами были поля в 300—400 кв. метров, которые «Красин» брал, иногда лишь застревая у мощных торосов. Он давил их всею своею тяжестью и если не раскалывал, приходилось давать задний ход и часто уже со второго удара шел вперед.

*) Так называется чистая вода между льдинами.

Мы были уже к Северу от Семи Островов и лед становился все тяжелее. Открылся мыс Платен, но не надолго. Крепким восточным ветром нанесло туман и мыс и острова скрылись из виду.

20 часов. «Красин» шел с некоторым напряжением по километровому ледяному полю мощностью в 40—50 см.

20 часов 50 минут был мелко битый лед с попадавшимися среди него крупными торосами. Слева (т. е. с севера) многомильные поля с высокими до 5 метров торосами.

В 21 час 30 минут наблюдался снова битый лед, среди него попадался гладкий одногодовалый, который легко брался ледоколом. К сожалению, таких полей было лишь незначительное количество.

В 21 час 40 минут мы встретили большое поле не менее одного квадратного километра мощностью в $1^{1}/_{2}$ метра. Три раза мы били его с полного хода и каждый раз лед подавался всего на несколько метров. Пришлось обходить ледяное поле справа по крупно-битому льду.

Борьба доставалась нам не легко. Пришлось снова остановить машину, — ослабли соединительные винты гребного вала. Во время исправления туман рассеялся настолько, что стали видны острова справа. За последнюю вахту пройдено было 6 миль, при чем за время стоянки в течение часа с лишним ледокол сдрейфовало одну милю на вест, т. е. в обратном направлении.

В конце этого дня я записал в своем дневнике:

«Продвижение ледокола — тяжелая, упорная и кропотливая работа. Боюсь одного, как бы машины не сдали».

От Визе получил радио:

«Вероятное место Бабушкина первое двтч Бухта Виктория Острова Карла второе двтч льду между параллелями 78° 30, 77° и меридианами 27 и 25 тчк Малыгин зажат шести милях востоку Северной оконечности Надежды».

В кают-компании и в кубрике вывешен был

Бюллетень № 8

Вокруг поисков Амундсена

(Из доклада старшего лейтенанта Торнберга — кораблю «Квест» 3 — VII — 4 часа 52 м.)

Два итальянских самолета решили лететь в Кингс-бей, чтобы там до начал новых разведывательных полетов произвести переборку моторов.

По всей вероятности, они не хотят вместе с нами производить разведку в восточном направлении (поиски Амундсена и группы, исчезнувшей с дирижаблем). Прошу директив для шведского самолета «Упланда». Финский самолет изъявляет готовность работать с вами при условии, если возможно будет расквартировать их трех человек на корабле. Финны предполагают подойти к «Браганце», как только она вернется в Кингс-бей. Прошу инструкций и сообщения, когда «Таня» прибудет в Гиплонен.

«Таня» прибыла в Адвент-бей. Производит монтировку моторов и поплавков.

### Вести о Лундборге

Лундборг сообщает, что условия спуска для «Упланда» имеются.

### Путь «Красина»

Всего «Красин» прошел:

| | |
|---|---|
| От Ленинграда до Бергена . . | 1303 мили |
| От Бергена до Андеснес—Фаер . | 651 » |
| От Андеснеса (Уткин Нос — место выхода из Норвежских шхер в море до меридиана Фипе (один из Семи Островов) в 0 часов 3 июля . . . . . | 816 » |
| С 0 часов до 12 часов 3-го июля | 15 » |
| Всего . . | 2785 миль. |

(Сведения сообщены третьим помощником капитана л/к «Красин» т. Ю. Петровым).

### Мы приближаемся к цели

К 16 часам 3-го июля расстояние между «Красиным» и лагерем бывших спутников Нобиле выражалось в 70 милях. К 18 часам сегодня же мы имеем сведения, что лагерь, благодаря ветрам и течению, приблизился к ледоколу на 6 миль. Таким образом до нашей ближайшей цели остается 67 миль, так как течением ледокол был немного отнесен назад.

Ледокол «Красин», 3-го июля 1928 г.»

Весь следующий день 3-го июля продолжалась борьба со льдом. Сначала шел крупно-битый лед мощностью до 2 метров. Приходилось долбить всеми машинами с полного хода.

Полыньи попадались все реже. Только однажды мы встретили полынью размером 20×30 метров. Она уже представляла исключение. Обычно же они равнялись всего нескольким квадратным метрам, но все же мы двигались вперед, хотя и с огромным напряжением. Так, с $1^1/_2$ до $3^1/_2$ часов, т. е. за два часа мы прошли $2^1/_2$ мили. Конечно, это было слишком мало, но я был бы доволен, если бы мы и в дальнейшем продвигались с такой же скоростью. Однако, попадались места, когда терялась малейшая надежда пройти их. Оставалось одно, — пока есть возможность, — долбить, долбить эту упорную преграду. Все-таки пробиваясь повторными ударами, мы прошли по курсу за первую вахту 7,3 мили.

Весь день стояла отрицательная температура воздуха, достигшая в 11 ч. 2,9° Ц. Пошел густой снег. Острова скрылись за белой пеленой. Видимость установилась не больше 100 метров.

За вторую вахту (4—8 часов) прошли уже всего 5 миль. Нам неизвестен был дрейф в этом районе. Надо было полагать все же, что нас немного относило к западу. Мы считали себя на меридиане Кап Платен, когда же рассеялся туман и нам удалось определиться, то оказалось, что мы в 7-ми милях на вест от него.

О и NO ветром лед сильно был сжат. Характерно было, что для сжатия или разрежения льда вовсе не надо было крепкого ветра, он должен был быть определенных румбов и держаться более или менее продолжительно.

Мы уже не придерживались определенного курса, выбирали более слабые места во льду, отклоняясь, таким образом, от курса на 90° в обе стороны.

В 11 ч. 30 м. мы заметили впереди себя небольшую полынью, стали к ней пробиваться и за $^1/_2$ часа прошли на половину длины корпуса ледокола, а в общем, за третью вахту мы продвинулись всего на $1^1/_2$ мили.

При вступлении на вахту помощника капитана Брейнкопфа им была замечена вибрация корпуса ледокола, какова обычно бывает при потере лопасти гребного винта.

Колебание было замечено при работе левой машины, из чего можно было сделать заключение, что потеряна лопасть именно левого винта.

Это нерадостное открытие было тем более неприятно, что лед становился все тяжелее и тяжелее.

В 17 часов стали встречаться крупно-битые торосы, в которых «Красин» с трудом, но все же пробивал себе дорогу. Иногда только, поджимая под себя большой торос, в который ледокол врезывался форштевнем, он двигался вместе со льдиной, что очень тормозило его ход.

Затем пошли тяжелые поля. Обычно, такие поля образовывали каемки крупно-битого льда у своей кромки. Вот в таком битом льду между полями и возможно было продвижение, когда имелась хотя бы малейшая слабина между льдом. Самые ледяные поля имели различные размеры от сотен квадратных метров до многих квадратных километров. Поскольку можно было наблюдать с корабля, мощность таких полей была не менее одного метра. Поверхность полей редко представляла собою ровную плоскость; обычно они были сильно торосисты и покрыты снеговым покровом толщиною до одного фута.

Торосы служили главным препятствием движения, — они были так крепки, настолько плотно смерзлись, что трещина от напора ледокола доходила только до торосов, в которые затем приходилось бить с полного хода, пока, наконец, их не раскалывали. Снег, покрывавший поля, сильно буферил движение вперед.

Когда ледокол ударял своим скошенным форштевнем о льдину, он легко резал подводную часть, но потом натыкался или на нагроможденные сильно смерзшиеся части торосов или же на плотный снеговой покров,что служило ему сильным препятствием. При чем гораздо более сильное противодействие оказывал именно снеговой покров. Мне рассказывал капитан Егги, что даже в Финском заливе, где лед менее соленый и, конечно, меньшей мощности, снег, покрывающий его, всегда служит большим препятствием для продвижения вперед.

С часами в руках я сделал попытку определить продолжительность и количество наших переменных ходов при форсировании льда.

В течение одного часа дано было 16 ходов назад и 15 ходов вперед. Движение назад продолжалось, в сред-

нем, до 2-х минут. Ход вперед занимал от 1 м. 10 сек. до 1 м. 20 сек., причем при перемене ходов корабль оставался от 20—30 секунд в неподвижном состоянии. Во всяком случае, из 60 минут, только 20 минут употреблено было на движение вперед. За этот час упорной работы, мы продвинулись только на 400 метров, т. е. всего на четыре корпуса корабля.

Так как ненормальная вибрация во время хода продолжалась, я приказал в 20 час. 30 мин. остановить машины и осмотреть со шлюпки гребные винты.

Выбрав время, когда за кормою несколько разрядилась ледяная каша, мы спустили шлюпку на воду. Вместе с первым помощником Пономаревым и старшим механиком Ершовым я сошел в шлюпку.

Хотя корабль сидел кормою $27^{1}/_{2}$ фут и гребные винты были на глубине 4—5 фут, но защитивши воду от солнечных лучей брезентом, можно было хорошо видеть лопасти, в особенности те из них, которые торчали кверху. Со шлюпки мы давали распоряжения о повороте вала, так что последовательно осмотрели каждую из четырех лопастей гребного винта левой машины.

В результате полуторачасового осмотра оказалось, что на левой машине у гребного винта сломана одна лопасть, по самый фланец, который вместе с крепильными шпильками, оказался в целости. В то время еще не было обнаружено дефектов на других винтах.

Эта авария не способствовала хорошему настроению на корабле. Наступали тяжелые дни, когда больше всего требовалось спокойствия и выдержки.

Полученная при таких обстоятельствах телеграмма с Читта-ди-Милано, не представила для нас особого интереса: «Положение палатки в настоящий момент 80° 26' сев: широты 26° 06' восточной долготы стоп В виду неправильности расположения на картах острова Фойн пеленг на него с палатки 277 градусов Читта ди Милано».

Такая точность места группы была бы для нас важна, если бы мы были от нее в расстоянии нескольких миль. А теперь? Мы лишились лопасти винта, были зажаты во льду и за последнюю вахту продвинулись вперед на полкорпуса корабля.

В нашей работе наступил перелом.

По обыкновению я собрал совещание, на котором присутствовали: Орас, Чухновский, капитан Егги, механик Ершов и секретарь экспедиции Иванов. Нам не приходилось долго обсуждать положение дел. Мое предложение о временной остановке до разрежения льда было принято единогласно. Решение гласило: «Констатируя большую мощность ледяных торосов, совещание считает необходимым временную остановку «Красина» до более благоприятного состояния льдов». Кроме того, тем же совещанием было решено, что вследствие потери одной лопасти гребного винта левой машины, не давать ей полной нагрузки и не работать ею полным ходом.

Менять лопасть при стоянке во льду было совершенно невозможным. Я не мог взять на себя ответственность за водолазные работы, — лед у кормы мог быть сжат каждый момент и наши водолазы Дмитриев и Желудев могли навек остаться подо льдом.

В 23 ч. 20 м. была послана радиотелеграмма в Москву. «Осоавиахим Уншлихту.

Тяжелый торосистый лед не дает возможности итти вперед тчк Северным ветром лед сильно сжало тчк Туман рассеялся определились по пеленгам на остров Росс и мыс Платен тчк Последнее предположение о продвижении вперед оказалось ошибочным тчк Временно остановили машины в ожидании разрежения льда тчк Обнаружилось, что одна из четырех лопастей левого бортового винта обломана повидимому этой ночью тчк Придется осторожней работать левой машиной во льду ибо сейчас невозможно переменить лопасть тчк Место корабля 0 часов четвертого широта 80° 50½' долгота 12° 12½' тчк За последнюю вахту продвинулись на полкорпуса корабля. Самойлович».

Я был убежден, что природа будет работать на нас. Ведь полярное лето только вступало в свои права и не подлежало сомнению, что если не через день, то через несколько дней наступит улучшение. Конечно, положение группа Вильери на льду было тяжелое, и мы стремились сделать все от нас зависящее, чтобы скорее к ним подойти. Но при создавшихся условиях всякая спешка, нервничанье, излишний риск не должны были иметь места во имя успеха всего дела. Природа б у д е т работать на нас.

Итак, в 20 часов 30 минут 3-го июля мы принуждены были остановить наши машины.

Как только принято было решение в ы ж и д а т ь, были розданы лыжи и команда сразу бросилась на лед. Всем хотелось немного поразмяться. Корабль наш был велик, но все же, благодаря самолету и разному другому грузу на палубе, было недостаточно места для движения.

Я с удовольствием увидел, как ловко многие из наших ребят ходили на лыжах. «Кто знает», — думалось мне, — «быть может, придется пройти не один десяток километров по льду». Хотя у нас на корабле было 300 пар лыж, т. е. больше чем двойной комплект, но при большом составе команды надо было урегулировать спуск на лед. В связи с этим мною был издан приказ, по которому «спуск людей на ледяные поля и хождение на лыжах дозволялось только с особого каждый раз разрешения т. Орас», что было в особенности важно для учета людей, находившихся на льду.

С ночи задул северный ветер, который еще сильнее сжал ледяные поля. Перед нами встал вопрос о своевременности приведения самолета в летную способность. Б. Г. Чухновский находил, что такой момент настал, и считал наиболее целесообразным возвращение назад с тем, чтобы где-либо у северного берега Северо-Восточной Земли, т. е. примерно в том месте, где мы были 2-го июля, найти береговой припай. На этом припае следовало, по его мнению, организовать авио-базу, с которой и начать полеты. Мог оказаться возможным и другой вариант, когда на обратном пути могло быть обнаружено ледяное поле, пригодное для старта. При чем мыслилось, что в случае поломки такого поля во время полета искать посадки пришлось бы в Вирго-бее или Кингс-бее.

Не зная, однако, общей ситуации дела спасательных экспедиций и не желая вместе с тем брать на себя ответственность за принятие того или иного решения, мы послали Комитету в Москву обширную телеграмму за моей, Чухновского и Ораса подписями. В этой телеграмме мы подробно мотивировали наши соображения и просили инструкций, ибо считали, что Комитету, имеющему подробные сведения о деятельности других экспедиций, легче дать соответствующие указания.

Вместе с тем, я запросил Читта ди Милано о возможности посадки в Вирго-бей и Кингс-бей с просьбой осве-

домить нас об общем положении деятельности спасательных экспедиций.

Про себя, однако, я решил, что я ни в коем случае не пойду обратно. Нужно сказать, что и капитан и Орас были полностью согласны со мною, — слишком дорогой ценой мы взяли наше место, чтобы хотя на один километр отступить назад, тем более, что позади нас лед настолько сомкнулся, что он не был нисколько не легче того, который нам пришлось бы форсировать впереди себя. Я себе твердо сказал: «для нас возможно только движение вперед».

Пока мы спокойно, дружно и деловито обсуждали наши планы, получилась радостная телеграмма с «Малыгина»:

«Самолет вернулся не достигнув Острова Карла тчк Целый ряд вынужденных посадок непогоды тчк Все живы невредимы. В и з е».

Это долгожданное сообщение возбудило всеобщее ликование.

— Ну, и молодец же Бабушкин, — говорили в команде. Пять дней пропадал и все же невредим вернулся, — замечательный летчик.

Какова же была работа на «Малыгине» за это время?

Только 16-го июня, когда «Малыгин» вышел из живописного Кольского залива в открытое море, начался настоящий поход. «Малыгин» спокойно, регулярным 10-ти узловым ходом, прокладывал, разрезая волны, свой путь к северу. Днем 18-го июня темно-серое небо просветлело на горизонте и температура воды начала падать. «Малыгин» приближался ко льдам. Вскоре после полуночи, на 75° 54' сев. широты и на 29° 0' вост. долготы, «Малыгин» подошел к кромке льда и уверенно вошел в него. Первые два часа корабль продвигался, делая по 5-ти миль, но затем, с каждым часом, ход его становился медленнее. «Малыгин» с трудом продвигался разводьями между большими ледяными полями, которые были сжаты господствовавшими все время восточными ветрами. Разбивая время от времени перемычки, «Малыгин» к вечеру 18-го июня достиг широты 76° 37' и долготы 23° 14'. На горизонте можно было с западной стороны различить очертания угрюмого острова Надежды. Здесь льды сжались и «Малыгин» не

мог дальше продолжать своего пути. Однако, на следующий день, 19-го июня, «Малыгину» удалось при крайнем напряжении еще на несколько миль продвинуться к северу. 20-го июня он прошел еще на одну милю к северу и окончательно был затерт на 76° 48' сев. широты 27° 10' восточн. долготы.

Начальник экспедиции В. Ю. Визе писал: «У нас не было надежд на быстрое улучшение состояния льдов. На ледяных полях даже еще отсутствовали озерки пресной воды — эти первые признаки наступающего арктического лета. Ледяной ландшафт, который окружал «Малыгина», имел настоящий весенний — а по обычному представлению — настоящий зимний вид. Температура воздуха ночью регулярно падала ниже 0°, а днем доходила до 2—3°. К тому же метеоролог ни за что не хотел предсказать нам западный ветер, который мог бы разредить льды у Восточного Свальбарда. И восточные ветры, действительно, дули с таким же упорством, с каким их предсказывали».

Не имея надежды в ближайшее время пройти на «Малыгине» на север, решено было начать летную кампанию. Однако, «Малыгин» был отделен от места группы Нобиле расстоянием в 400 миль. Между тем, имевшийся в распоряжении летной группы самолет, «Ю-13» мог продержаться в воздухе, самое большее, 8 часов, т. е. покрыть расстояние 800 миль чего, конечно, было недостаточно, если принять во внимание необходимость разведки на конечных пунктах. Единственным решением этой, весьма трудной задачи, была организация промежуточной базы на острове Короля Карла.

Когда 21-го июня самолет всем авралом был спущен на лед и собран, М. С. Бабушкин совершил несколько пробных полетов. В первом полете принимал участие гидролог экспедиции М. А. Лорис-Меликов. Во втором полете, продолжавшемся 2½ часа, принял участие А. М. Лавров. Во время последнего полета удалось долететь до 78-й параллели и произвести разведку ледяного покрова. Оказалось, что вблизи «Малыгина», на расстоянии 25-ти миль, были невзломанные поля одногодовалого льда, достигавшего по площади 100 кв. километр., но далее лед был меньше по своим размерам и большие пространства были заняты крупно битым льдом. Самолет во время вернулся к «Малыгину»; через несколько минут спустился

густой туман. Этим временем экспедиция воспользовалась, чтобы снова погрузить самолет на корабль и пробиться к северу к более разреженному льду. Но эта попытка оказалась безуспешной, форсировать лед оказалось совершенно невозможным и самолет снова был выгружен на лед.

24-го июня в 0 часов 25 минут, воспользовавшись ясной и тихой погодой, М. С. Бабушкин с борт-механиком Ф. И. Грошевым и кино-оператором И. А. Валлентей вылетели к Земле Короля Карла. Долетев благополучно до самого западного из островов Карла, самолет снизился на береговом припае, восточнее мыса Альтмана. Здесь было оставлено пять бидонов бензина, по 20 литров каждый. Несколько медведей появились около самолета и с любопытством его рассматривали. Вследствие того, что лыжи самолета примерзли ко льду, старт самолета сопровождался некоторыми затруднениями. Но долетев до «Малыгина» 40—50 километров, летчикам пришлось спуститься из-за густого тумана и провести на ледяном поле почти около суток. Лишь в 3 часа 25-го июня, самолет благополучно возвратился к «Малыгину».

27-го июня был установлен новый мотор на самолете для дальнего перелета к острову Фойн. Однако, густой туман мешал полетам. После нескольких пробных полетов, лишь 29-го июня, оказалось возможным приступить к осуществлению основного задания — полету на помощь потерпевшим бедствие. В 21 час 20 минут самолет с Бабушкиным, борт-механиком Грошевым и радистом Фоминых оторвался от ледяного поля и исчез на долгих 5 дней, полных тревожного ожидания. Без преувеличения можно сказать, что весь мир с тревогой ожидал решения судьбы смелых летчиков. Начиная со 2-го июля, в районе «Малыгина» начался сильнейший шторм с востока. Ледяные поля вместе с «Малыгиным» стали дрейфовать по направлению к острову Надежды. Из-за тумана нельзя было разобрать, на сколько близко «Малыгин» был отнесен к острову, но падение глубин стало угрожающим: с 67 сажен глубина упала до 27-и и, когда туман рассеялся, то оказалось, что «Малыгин» находился в полутора милях от острова. Еще несколько часов и катастрофа была бы неизбежна. Но по счастью, льды несколько разрядились и «Малыгин» отошел от острова при помощи своих машин на шесть миль. Но в это время льды снова зажали и ему

угрожало столкновение с огромными ледяными айсбергами. Случилось так, что «Малыгина» протащило как раз между этими двумя айсбергами и все обошлось благополучно. 4-го июля, утром, «Малыгин» оказался у южной оконечности острова Надежда. Все члены напряженно всматривались в ледяные поля и пасмурное небо, никто не хотел верить, что с Бабушкиным случилось несчастье. Действительно, в 10 часов 30 минут послышался шум мотора и самолет, покружившись над «Малыгиным», ловко снизился на ледяное поле.

Вот, что рассказывает этот замечательный летчик в своих воспоминаниях: «Я вылетел 29-го июня при очень низких облаках, высоту которых я оценивал в 100 метров. Вернее это был туман. Таким образом пришлось лететь над самым льдом на высоте всего около 50-ти метров. Туман все время прижимал нас к льдам и уже через полчаса после полета из-за этого пришлось выбрать антенну, чем и объясняется прекращение радио-связи между самолетом и «Малыгиным».

Потеряв всякую ориентировку, мне пришлось в тумане спуститься на льдину, приблизительно в 120 километрах к северу от «Малыгина». Я все же решил сделать попытку пробиться к «Малыгину», хотя и сознавал, что она едва-ли окончится успешно. Проплутав около часа в тумане я был вынужден сесть на первую попавшуюся льдину. Здесь, на этой льдине нам пришлось просидеть трое суток. Едва мы сели, как начался шторм. Продовольствия у нас было немного, поэтому я очень обрадовался визиту медведя, которого я застрелил и вырезал из него наиболее мягкие части. Подходили и другие медведи, но так как запас мяса у нас был теперь достаточный, то мы не стали убивать а отпугивали ракетами.

Во время дежурства Грошева, пошел густой, мокрый снег и начало ломать лед. Меня тотчас же разбудили, мы завели мотор и подрулили на более крепкое место льдины. Нам пришлось провести жуткие минуты. Целыми часами мы проводили в кабине в тщетных попытках заснуть, или же осматривали мотор, ибо пока он у нас работал, была хоть какая-нибудь надежда на спасение.

На четвертые сутки шторм стал утихать и погода прояснилась. Мы поднялись в воздух и пошли в район предполагаемого нахождения «Малыгина». Но его там уже не

было. Тщетно обследовав весь район, мы, с целью экономии бензина, сели на небольшую льдину с проталинами.

На следующее утро я увидел, что самолет находится на весьма тонкой льдине с большими лужами воды. Эта, сильно разведенная льдина, была, вероятно, весеннего происхождения. Мне до сих пор непонятно, как я смог, при очень плохой видимости, опуститься на нее и не утонуть вместе с самолетом. По всей вероятности, из-за неустойчивости лыжи, когда утром радист Фоминых вышел из кабинки на лед, он моментально провалился. Бледного, дрожащего от холода, мы его едва вытащили. Переодеться ему было не во что и он до самого возвращения на «Малыгин» мокрый просидел в кабине. Мне ясно вспоминаются его слова: «если мы сегодня не найдем ледокола, мне, наверно, придется остаться здесь».

Расчистив полоску для подъема, мы взяли старт и полетели. Первым в бинокль заметил ледокол, который в то время казался еще едва заметной точкой, борт-механик Грошев. К его открытию я отнесся, однако, весьма скептически, заявив, что «Малыгин» в этом месте навряд-ли может находиться, т. к. у острова должны быть камни. Но вскоре я увидел в бинокль нашего «Малыгина». Я крикнул об этом дрожащему от холода Фоминых, который от радости стал кричать «ура» и плясать в кабине. Через один час 40 минут после старта со льдины, мы сидели в теплой кают-компании ледокола, в кругу близких и дорогих нам товарищей».

Когда я впоследствии узнал о всех подробностях полета Бабушкина, я, действительно, не мог не преклониться перед выдающимися качествами этого отважного и опытного летчика.

От Нобиле получена была поздравительная телеграмма с деликатным советом не летать в одиночку на больших расстояниях.

«Прошу передать Бабушкину мои сердечные поздравления стоп Могу ли высказать свое мнение что для полетов в Арктике далеко от базы лучше лететь не в одиночку. Наилучшие пожелания. Нобиле».

Через два часа получили радиограмму в ответ на мою просьбу освятить общее положение спасательных действий.

«Общее положение следующее стоп Итальянские большие гидропланы заняты сменой моторов прибывших только сегодня стоп Шведский самолет с небольшим аппаратом Мот имеет намерение взять людей группы стоп Пароход «Браганца» зафрахтованный нами предполагает выйти с финским самолетом из Кингсбея через два дня стоп Имеет целью поиски у Нордкапа или Кап Платена вдоль побережья или поисков группы с оболочкой дирижабля стоп Сообщаем вам, что наибольший интерес представляет установление судьбы группы дирижабля, которая могла быть отнесена на 10—30 миль к востоку от последнего места лагеря Читта ди Милано».

На лед заведены были ледяные якоря и мы все время стояли в шестичасовой готовности.

Стоял легкий NNW, который сменялся полным безветрием, — нас слегка дрейфовало на SO и SSO.

Воспользовавшись свободными часами я сделал продолжительную экскурсию для осмотра льда.

Ледяное поле, у которого мы стояли, состояло из плотного льда зеленовато-бирюзового цвета мощностью до $1^1/_2$ метра. На поверхности он был покрыт зернистым снегом толщиною в 80 сантиметров. Обширные поля вокруг корабля сменялись густо нагроможденными торосами, вышина которых над уровнем плоского ледяного поля достигала 1,5—3 метра, а отдельные торосы были вышиной 5 метров. Между торосами почти не встречались разводья, лишь талая вода заполняла свободное пространство между ними. Такие лунки, заполненные снеговой водой, достигали глубины 1 метра, кроме того на ледяных полях встречались небольшие проталины с водою, озерки в 2—3 метра в диаметре и глубиною до 60 см. Все озерки были затянуты ледяной коркой в 1 мм. толщины.

Без лыж ходить было крайне трудно, ибо рыхлый снег на поверхности льда не выдерживал тяжести человека и когда я пытался пройти без них, то то и дело проваливался по колено или по пояс.

Я думал о группе Мальмгрена, которая должна была совершать свой поход, перебираясь через такой лед. Какое трудное это было предприятие. Я сделал небольшой опыт. С часами в руках я измерил время, в течение которого я продвигался по плоскому льду. Оказалось, что налегке,

не будучи совершенно утомленным, на рыхлой поверхности ледяного поля можно было пройти не останавливаясь, не больше 2—2,3 километра в один час. Если же принять во внимание торосы, необходимость обхода полыней, груз, усталость и проч., в час можно было продвинуться на одну, две сотни метров. Да, судьба Мальмгрена и его спутников возбуждали серьезное беспокойство.

Вечером состоялся концерт в кают-компании — палубная и машинная команды выделили небольшой оркестр балалаечников и мандолинистов, которые очень недурно сыгрались. Приятно и вместе с тем необычно было слышать народные русские мотивы на $80^{1}/_{2}^{0}$ северной широты. «Светит месят», «Вниз по матушке по Волге», «Стенька Разин», исполнялись хорошими голосами, и наши иностранные гости, доцент Гуль и журналист Джудичи, с интересом слушали игру и пение ребят и искренне их хвалили.

Мы жили своим особым миром, своими радостями, заботами и тревогой, но когда я садился за стол в своей большой каюте с книжными шкафами, мягкими креслами и цветами, которые были преподнесены еще в Ленинграде, у меня совершенно исчезало ощущение похода, — будто мы и не находились за 80-й параллелью, будто «Красин» не стоял затертым среди полярной пустыни в хаосе нагромажденных ледяных торосов. Вместе с тем странно было думать, что каждая миля нашего продвижения и каждый час нашей стоянки отмечались прессой всего мира. Я знал, что культурная часть человечества, с лихорадочным вниманием следила за нами, но как это ни странно, это не возбуждало в нас никакого интереса, к этому мы были совершенно равнодушны. Жизнь на корабле, во всей ее простоте и вместе с тем сложности, не оставляла времени задумываться о других, внешних сторонах нашего похода. Да и вообще, все, что не касалось непосредственно наших задач, не возбуждало никакого интереса. Иногда только в сознании проскальзывало, как облако, представление о какой-то другой, потусторонней жизни, где происходила политическая борьба, смены министерств, стычки, войны, дипломатические интриги, забастовки, безработица, самоубийства, грабежи. Все это где-то там, уж очень далеко, — а здесь упорная, настойчивая борьба, но со стихией, на которой сосредоточивались все помыслы. Кругом угрюмые

скалы Семи Островов, обрывистых и мрачных, огромные торосы полярного льда, покрытого девственной пеленой снега, следы белого медведя и до самого горизонта, сколько видел глаз, ледяные поля, освещенные ярким, но не греющим солнцем. Здесь наш путь, эти холодные оковы мы должны разбить, искромсать и проложить себе дорогу к небольшой кучке людей, которая в течение многих дней упорно выстукивает продрогшей рукою:

«Спасите наши души... спасите наши души... SOS... SOS...»

Может настать и наш час. Тогда весь комфорт корабля мы будем принуждены заменить холодными палатками и спальными мешками, а 10.000 лошадиных сил паровых машин будут заменены нашими силами на лыжах и нартах, уют и спокойствие исчезнут, настанут дни лишений и большого физического напряжения. Мы готовы были ко всему, но надо было добиваться другого, — закончить начатое и спасти людей от гибели.

Как бы в ответ на мои мысли, прибывшие с экскурсии летчики радостно и оживленно сообщили, что они впереди корабля нашли вполне подходящее поле для старта самолета.

— Прекрасное поле, — говорит Шелагин, — и совсем недалеко, всего два, три километра от нас.

5-го июля стоял прекрасный день, ясный и солнечный, лед ослепительно сверкал и приходилось все время ходить в темных очках. Мне это было не совсем удобно, т. к. на свои каждодневные очки принужден был напяливать вторую пару. Но последние, купленные в Норвегии, были удобны и достаточной величины, так что мои очки хорошо в них помещались. Все же я рад был, когда эти стекла можно было сбросить и снова увидеть окружающее в его естественном виде.

Благодаря ясной погоде была прекрасная видимость. Впереди очень хорошо обрисовывался остров Карла XII, правее его маячил остров Брок. Первый темной скалой выделялся из горизонта, а Брок тянулся узкой серой полосой на юго-восток от него. Хорошо были видны также Семь Островов, Кап Платен, Кап Левен, Кап Брюнн. Наши вахтенные с увлечением брали пеленги, — выяснилось, что в зависимости от ветров нас дрейфовало в разных

направлениях, без какой-либо закономерности За этот день нас отнесло к осту на полмили.

Помощник командира Легздин отметил в вахтенном журнале: «Место ледокола 80° 40' сев. широты и 22° 34' в. д. Взяты пеленги по главному компасу следующих островов, — северо-восточный мыс Кап Платен, восточный мыс острова Мартенс и середина о-ва Литль Тэбль. Взят пеленг о-ва Карла XII и нанесено местонахожение этого острова на карте. Если признать расположение островов, по которым получено место ледокола, нанесенным на карту правильным, тогда остров Карла XII должен быть указан на карте на 5,2' южнее, чем он указан на английской карте № 2751 изд. 1913 г. Что же касается Кап Платен, то указание английской лоции, что он нанесен на 4 мили севернее подтвердилось взятыми пеленгами при проходе ледокола между Семью Островами и Нордкапом. Вышеозначенная ошибка Кап Платен принята была во внимание при определении направления на остров Карла XII.

Наши водолазы стали готовиться к спуску под воду для осмотра повреждений. Мы едва не потеряли при этом шлюпку под кормою. На первый взгляд, казалось, что лед, в котором был зажат «Красин», сохранял неизменно прежнее положение, однако, мы убедились, что с того дня началась подвижка льда. Внезапно корму корабля сжало льдом, шлюпку, спущенную на воду, поджало под корму и она стала скрываться под водой, ее во время успели вытащить и по счастью она нисколько не пострадала.

В то же время от В. Ю. Визе получил запрос, имеется ли у нас чистый брезент для самолета, а также о месте группы Вильери.

Как мы впоследствии узнали, Бабушкин снова готовился к дальнему полету с тем, чтобы затем перелететь к «Красину».

6-го июля. Пока готовились машины для перехода к ледяному аэродрому, летчики все время работали над приведением самолета в летное состояние.

С 2-х часов наблюдалось интересное явление: ложное солнце и около него солнечный круг. Сначала над солнцем появился большой круг радуги с центром в зените, потом стали вырисовываться отрезки радуги такого же радиуса

слева и справа от солнца, причем на правой дуге обозначилось через 27 минут ложное солнце одинаковой величины, как и настоящее. Цвета радуги верхнего круга, расположенного эксцентрически по отношению к кругу, центром которого служило солнце, расположены были в обратном направлении. Так, в нижнем круге оранжевый цвет был наружным, зеленый внутренним, а в нижнем они занимали обратное место, т. е. оранжевый был внутренним, зеленый наружным. Через час круги стали исчезать и осталась лишь дуга справа и ложное солнце, которое также исчезло через час. Все это явление продолжалось свыше двух часов.

Получили радиотелеграмму от итальянской базы:
8.50 — 6 — VII.

«Посадка на лыжах в Вирго-бей на ножах невозможна стоп Она возможна в Мурчисон-бей где находится база Шведской Экспедиции стоп Посадка на поплавках возможна везде в Вирго и Кингсбее стоп В районе группы имеется поле для посадки покрытое снегом состояние которого ухудшается днем во время таяния и становится лучшим ночью стоп Посадка возможна ночью только для небольших аэропланов Читта ди Милано».

Между тем у нас обнаружилась новая авария корабля, которая крайне встревожила наших механиков. Из машинного отделения дали знать, что в румпельном отделении у рулевого привода сломан с правого борта ограничитель и изогнут по правому борту пилерс, подпирающий палубу. Румпельное отделение на «Красине», — это сложная установка, расположенная глубоко в корме и управляемая со штурвального помещения на капитанском мостике. Самый румпель, представляющий стальную штангу, своим концом ходит по особой чугунной дуге, заканчивающейся у левого и правого борта чугунными ограничениями, препятствующими движению румпеля в конечных точках. Надо было полагать, что при движении корабля задним ходом, подвернувшаяся льдина с такой силой нажала на руль, что прикрепленный к ней румпель, со страшной силой ударившийся об ограничитель сломал его, а затем, нажавши на пилерс, изогнул также и его. Поломка ограничителя еще не представляла особой опасности, тем более, что когда со льда

Наверху: Южная часть «Семи Островов»
Внизу: Непроходимое ледяное поле

Наверху: Выгрузка аэроплана
Внизу: Аэроплан на лыжах готов к полету

произвели осмотр передачи руля на правый и левый борт, то не удалось обнаружить каких-либо дефектов. После перехода на новое место решено было осмотреть водолазами самое перо руля. Механики проточили новые болты и очень удачно закрепили ограничитель.

Летчики всю ночь работали у самолета, устанавливая его на лыжи.

К восьми часам машины были готовы и 8 ч. 15 мин. дали ход вперед. Хотя еще накануне наблюдалась некоторая подвижка льда, однако, он продолжал оставаться густым и тяжелым, и нам все время приходилось итти форсируя лед с разбега. Иногда по 10—15 минут сидели на льдине, застревая на ней, и только путем перекачки воды в цистернах, сходили с нее. Сильно сказывалось отсутствие лопасти на левом винту, не было уж прежней силы у левой бортовой машины, корабль все время имел тенденцию уклоняться влево от курса. Приходилось итти переменными ходами и курсами и делать до 6 разбегов, чтобы продвинуться на полкорпуса корабля.

Только через четыре часа упорной работы мы подошли к намеченному полю, врезались в него и стали во льду, приняв наиболее удобное для спуска самолета положение.

Машины ледокола были отпущены и продолжали оставаться в шестичасовой готовности. Для того, чтобы подойти бортом вплотную к ледяному полю, палубная команда выталкивала лед между кромкой и ледоколом.

Мы пришвартовались к льдине ледяными якорями. Они совсем иначе устроены, чем обыкновенные судовые якоря, имея форму буквы Г. Их заносили на стальном троссе на лед, в котором пешнями прорубили отверстия, куда и опустили верхний загиб якоря. В сущности говоря, ледяной якорь представлял собою огромный и очень тяжелый крючок, зацепляемый за лед.

Путем пеленгования выяснилось, что наше место 80° 47' 2 Nord и 23° 07' 5 Ost. От нашей последней стоянки мы находились в $4^1/_2$ милях на Ost. Между тем, за 4 часа ходу мы прошли не больше $1^1/_2$ мили; таким образом, за это время нас отнесло дрейфом по курсу на 3 мили.

Тем временем экспедиция на «Малыгине» также пробивалась вперед. Я получил от них радио:

«Место «Малыгина» шестого широта 77° 52' долгота 30° 34' тчк Идем разводьями среди многомильных полей временами бьем В и з е».

Принимая во внимание предполагавшийся полет Бабушкина, я был крайне доволен, что «Малыгину» удавалось ближе подойти по направлению к Лей-Смиту.

С другой стороны, положение «Красина», повидимому, возбуждало беспокойство на базе итальянской экспедиции. Была принята радиограмма от Нобиле:

«Красин» Самойловичу

Прошу сообщить продвигаетесь ли вы вперед или нет Благодарю Нобиле».

В ответ я послал по радио:

«За последние 24 часа мы продвинулись вперед на $4^{1}/_{2}$ мили стоп Наше место широта 80° 47' 2 долгота 23° 08' стоп Стоим у ледяного поля размером в один квадратный километр пригодного для полетов Самойлович».

Выяснилось, что во время перехода к «ледяному аэродрому» в румпельном отделении снова случилась авария. Сломался погон над левым заградителем; это было уже гораздо серьезнее, чем поломка самого заградителя, ибо дугообразный погон, по которому ходит румпель, вылит из цельного куска чугуна и исправить его своими средствами было совершенно невозможно. Дорого нам обошелся, однако, переход в полторы мили.

Я не ошибусь, если скажу, что в течение этого перехода мы проделали труднейшую для ледокола работу; мы несомненно рисковали кораблем, если принять во внимание его аварию и тяжелый полярный лед, в котором «Красину» пришлось пробиваться. Во всяком случае, все мы были очень рады, что подошли, наконец, к полю, откуда должны были начаться разведочные работы.

Ледяное поле, действительно, оказалось прекрасным. Достаточное ровное для взлета, оно имело площадь около 1 кв. километра. Толщина льда колебалась от 2-х до 3-х метров. Но лед был покрыт снегом, который днем сильно подтаивал.

# ГЛАВА VIII

Выгрузка самолета. — Предстоявшие задачи. — Первый полет Чухновского. — Счастливая посадка. — Гидрологические работы со льда. — Водолазы. — Экскурсия на лыжах.

Как только мы пришвартовались ко льду, палубная и машинная команды начали выгрузку бревен и досок для устройства помоста по которому должен был быть спущен наш тяжелый самолет.

Работы по устройству помоста и спуску самолета, которыми руководил Б. Г. Чухновский, продолжались всю ночь на 7-го июля. Двумя кранами материал для постройки спускался на лед. Уже к семи утра было закончено устройство ската для самолета. Четыре бревна под углом с помоста палубы спускались на лед и были обшиты двухдюймовыми досками. Для упоров под бревнами были положены стелажи, крепление было сделано скобами и найтовыми. Затем у помоста закруглили стойки, чтобы легче на талях самолет перенести с помоста, на котором он стоял во время пути.

Когда эта работа была закончена, объявили аврал и всю команду и других участников экспедиции вызвали наверх для спуска самолета.

Доски ската были смазаны маслом и под руководством Чухновского самолет осторожно, заботливо спустили на лед, приступивши затем к спуску крыльев и других частей. Одновременно на льду устраивались клетки, чтобы удобнее крепить плоскости самолета. Выгружается бензин для него. К 11-ти часам плоскости были прикреплены и бензин налит в баки.

Наша стальная птица стояла на льду, широко раскрыв свои могучие, немного приподнятые крылья и производила впечатление своей величиной и мощностью. Самолет должен нам помочь определить дальнейший маршрут «Красина», стать глазом экспедиции, летая надо льдом, над морскими волнами, и сказать нам, какие препятствия лежат на нашем пути и насколько они преодолимы.

Утром один из кочегаров убил тюленя на нашем аэродроме. К сожалению, я узнал об этом, когда уже была с него снята шкура, так что нельзя было из него впослед-

ствие сделать чучело для музея. Тюлень был пудов на шесть весом.

Дежурный радист Бакулин принял шведскую прессу. Вот что сообщал очередной

Бюллетень № 12.

Л/к. «Красин» 7-го июля 1929 г.

Летчик Лундборг спасен

По сообщению капитана Торенберга 6-го июля поручик Шиберг спас на самолете капитана Лундборга.

Судьба второй группы с «Италии» *).

В четверг 6-го июля опубликован рапорт генерала Нобиле об аварии дирижабля «Италия». Нобиле сообщает, что через 20 минут после падения гондолы на горизонте к востоку образовался черный дым. В заключительной части говорит о том, что дирижабль сгорел и что ни один из людей второй группы не спасся.

Воздушные разведки

Торенберг в четверг сбросил с гидро-самолета группе бывшей Нобиле продовольствие и другие предметы, а также произвел разведку над побережьем Норд-Остланда, и близлежащими островами.

Упланд произвел разведку западного, южного и восточного побережья Норд-Остланда, а также сбросил группе продовольствие.

Лундборг был спасен, но на льдине оставалось еще пять человек и трое в группе Мальмгрена — восемь человек, требовавших нашей помощи.

Меня крайне удивило категорическое заявление в рапорте генерала Нобиле, что «дирижабль сгорел и что ни один из группы не спасся».

Что же значила телеграмма Читта ди Милано «Красину» от 4-го, т. е. за два дня до опубликования рапорта, которая буквально гласила: «извещаю Вас, что наибольшим интересом является установление судьбы группы, оставшейся с дирижаблем, которая может быть в 10—30 милях

*) Тогда второй группой назывались те, которые были отнесены на дирижабле.

к востоку от последней стоянки». Я не знал, чем можно было объяснить противоречие этих двух документов. Читта ди Милано просила узнать о судьбе людей, которых Нобиле, находившийся на Читта ди Милано, считал безусловно погибшим.

Закончив сборку самолета, сборщики пошли на лыжах для детального осмотра поля.

Они захватили с собою анилиновые краски и ими отмечали бугры и неудобные места на ледяном аэродроме. Получалось, действительно, очень приметно.

Затем приступили к опробованию моторов. Правый мотор заработал сразу, левый же и средний пришлось много раз проворачивать, пока они не начали действовать, как следует, четко и регулярно.

О деятельности других экспедиций мы сегодня узнали по телеграммам Читта ди Милано коменданту Торенбергу на судне «Квест»:

«В случае ваших полетов над островом Фойн просьба принять во внимание, что, быть может, там или на острове Шиблер находится капитан Сора стоп Найдите возможность известить его, что генерал Нобиле находится на борту и что Сора должен вернуться обратно или ждать помощи там где они находятся стоп Извещение должно быть написано по немецки, так как капитан Сора не понимает по английски стоп Быть может, Сора вернулся обратно в Беверли-Зунд стоп Если возможно пусть лейтенант Сарко отправится туда к конечному пункту южного берега Беверли-Зунд, где он может получить инструкции от наших людей, находящихся там».

Как известно, мы впоследствии действительно обнаружили Сора на острове Фойн.

«Пойти в воздух» было невозможно из-за тумана и в 0 часов 40 минут был сделан первый круг по льду.

Пропеллеры завертелись, загудели, прорезали воздух характерным шумом, самолет покачнулся, рванулся и началась «рулежка». Сделав большой круг, самолет вернулся к прежнему месту. Моторы работали безукоризненно.

Наступил день 8-го июля, который был знаменателен для всех нас.

Самолет в первый раз пошел в воздух.

Ночью спустился густой туман, так что ни островов, ни берегов не стало видно. Видимость была всего $^1/_2$—$^3/_4$ мили и температура ночью колебалась от 0° до 1° Ц.

Ледокол продолжал стоять в шестичасовой готовности у ледяного поля. «Аэродром», после большого оживления на нем, совсем опустел, — все, за исключением вахтенных, отдыхали после тяжелого аврала. Летчики совершенно измаялись — за двое суток они спали всего лишь несколько часов и сильно устали. Казалось, что сама природа покровительствовала нашему отдыху, — вследствие густого тумана все равно нельзя было ничего предпринимать.

С утра температура повысилась до 2° Ц., и, хотя погода стояла пасмурная и берегов Северо-Восточной Земли все еще не было видно, однако, видимость была уже 5—6 миль.

Перед полетами надо было на плоскостях изобразить две ярких красных звезды.

В кают-кампании приготовлялись из бумаги шаблоны, которые затем были очерчены по правой и левой плоскости. Корреспондент «Красной Газеты» промыл керосином плоскости, нарисовал две звезды, которые затем выкрасил в красный цвет, — самолет получил свое лицо.

Эти самые звезды удивили через два дня весь мир.

Задачи, которые стояли тогда перед нами, я формулировал в интервью, данном мною нашим журналистам и итальянскому корреспонденту:

«Еще в Ленинграде, при планировании двух экспедиций «Малыгина» и «Красина», нам было ясно, что оба корабля могут встретиться с большими препятствиями в осуществлении своей цели. Но для нас, вместе с тем, было очевидно, что «Красин» скорее достигнет мыса Лей Смит, чем всякий другой корабль.

«Малыгин» по тоннажу и по силе машин, как известно, уступающий «Красину», был послан в восточном направлении. «Красин» же должен был достигнуть группы Вильери по западному маршруту и вы все были свидетелями нашего быстрого продвижения, пока ветрами не прижало полярный лед к побережью и островам, что препятствует нашему продвижению вперед.

Мы предвидели возможность такой задержки и взяли с собою мощный самолет, который теперь должен сослу-

жить свою незаменимую службу экспедиции. Летная группа получает задание произвести детальную разведку льда, произведя полет к восточному и южному побережью Северо-Восточной Земли и к проливу Гинлопен. В зависимости от результатов разведки наметится путь корабля. Если подвижка льда, которая замечается последнее время, будет продолжаться, тогда в ближайшие же дни мы пойдем вперед к группе Вильери. Если же условия льда будут оставаться неблагоприятными, мы должны быть готовыми изменить свой план.

Если нельзя будет пробиться к северу от Северо-Восточной Земли, итальянцев нужно взять с юга, пройдя проливом Гинлопен. Протяжение этого пути 250—300 миль. Можно расчитывать, что в проливе и к югу от Северо-Восточной Земли будет встречен годовой, проходимый для «Красина» лед. Сейчас у нас имеется запас угля в 1700 тонн, из них 1000 тонн нужно оставить на обратный путь. Принимая во внимание ежедневную потребность в 100—120 тонн, я надеюсь, что этого количества угля нам хватит, чтоб пройти к итальянцам. В случае же тяжелых льдов по пути нашего следования, надо считаться с возможностью возвращения к Западному Шпицбергену, в Адвент-бей, для догрузки углем.

Мы прибыли в полярные воды, — прибавил я — ранней арктической весной, когда льды являются наименее доступными. Ни один корабль до нас не посещал этот район в это время года, — поэтому терпение и выдержка, — с каждым часом условия должны улучшаться. Мы дали обещание сделать все, что может быть в силах человека для спасения погибающих людей, и мы свое обещание выполним во что бы то ни стало».

Б. Г. Чухновский выдвигал идею организации авио-базы где либо на береговом припае после своего пробного полета, поэтому я телеграфировал Комитету в Москву:

«После испытания моторов Чухновский совершит пробный полет в частности присмотрит резервную базу на побережье тчк Предполагается что второй полет совершит для ориентирования места группы Вильери также для выяснения ледяных условий дальнейшего похода».

С другой стороны, из Москвы я получил известие, что срок работы «Малыгина» истекает и нам предписывалось

принять самолет Бабушкина, собирающегося к нам вылететь.

Таким образом, экспедиция «Красина» как бы явилась центром всего спасательного дела в этом районе.

Как бы в подтверждение этой мысли я получил радио:

«Большинство спасательных экспедиций в своей работе базируются на работе «Красина». «Читта ди Милано» находится в стадии посылки норвежского промыслового судна «Браганца» в восточном направлении, чтобы «Браганца» возможно ближе подошел к группе Вильери. С «Браганца» отправятся партии на санях и на ботах. Все это займет некоторое время. Является весьма трудным, и даже невероятным, в смысле приближения к группе Вильери даже в расстоянии нескольких километров. Наши большие гидропланы могут вести только разведку и снабжать группу, но с большим трудом, так как их базой служит отстоящий далеко Кингсбей. Что касается шведских экспедиций, то я думаю, что они будут заняты поисками группы Мальмгрена и, быть может, смогут снять со льдины одного раненого из группы Вильери. Читта ди Милано».

С утра решено было совершить пробный полет.

В 10 часов 15 минут был пущен средний мотор, потом другие два мотора сразу же заработали.

Вся команда была вызвана на лед для подравнивания нескольких торосов и для засыпки имевшихся ухабов.

Наши летчики уже сидели в кабине самолета. Чухновский и Страубе рядом, сзади выглядывает краснощекое лицо Алексеева и маленькая фигура борт-механика Шелагина. Другой механик Федотов оставался на льду.

Дан был газ и винты с бешеной скоростью завертелись в воздухе.

Страубе замахал рукою, чтобы люди на льду осободили дорогу. Самолет покачнулся и медленно пополз вперед, переваливаясь с бугра на бугор, окунаясь лыжами в снеговые впадины и оставляя широкий след. Вот еще быстрее завертелись винты, затем тоном выше раздалось резкое гудение, самолет еще быстрее пошел вперед, очень высоко подскочил на бугре, крепко зацепив лыжей за ледяную корку и, в какой-то неуловленный момент, отделился ото льда. На фоне снега обрисовывались огромные плос-

кости и широкие лыжи, как поджатые лапы какого-то первобытного животного.

Самолет забирал высоту по пологой параболе и стал кружить большими кругами над «ледяным аэродромом». Стоял легкий туман, и самолет то скрывался в нем, то снова появлялся. Все участники экспедиции стояли на льду и, подняв головы, напряженно следили за полетом. Вдруг мы с величайшей тревогой заметили, что правая лыжа изменила свое первоначальное положение и беспомощно повисла в воздухе. Это значило, что если она останется в таком же положении, то при посадке произойдет катастрофа. Некоторые инстинктивно стали что-то кричать летчикам, махать им руками. Механик Федотов с несколькими товарищами побежал за запасной лыжей, которую быстро перетащили на середину аэродрома, давая тем самым сигнал, что на самолете лыжа не в порядке, дабы летчики узнали грозящую им опасность. Чухновский стал кружить над аэродромом, выбирая, повидимому, подходящий момент для посадки. С трепетом все следили за маневрированием самолета. Я послал за доктором и перевязочным материалом — мы были убеждены в неминуемом несчастьи.

Вот Чухновский пошел на снижение, все затаили дыхание. Но какая радость. Над самым льдом, на высоте каких нибудь десяти метро лыжа приняла прежнее горизонтальное положение и самолет, слегка задев снеговую поверхность и пружинисто накренившись на левую лыжу, остановился, в 300 метрах от ледокола, как вкопанный. Раздались крики радости, хлопанья в ладоши и мы побежали к самолету. Наши летчики, слегка взволнованные, бодрые и улыбающиеся, сошли на снег и мы горячо пожимали им руки. Большая беда миновала.

Оказалось, что при взлете, а, может быть, во время рулежки на правой лыже оборвался закрепляющий ее трос. Вследствие сильной струи во время полета, лыжа не могла удержаться на одном стабилизаторе, который сильно растянулся, и приняла вертикальное положение. Еще в воздухе неблагополучие с лыжей заметил второй пилот Страубе, кроме того выставленная на снегу лыжа также была усмотрена. При посадке, когда Чухновский выключил скорость, стабилизатор подтянул лыжу, она приняла нормальное положение и самолет благополучно снизился. Опыт-

ность пилота и счастливый случай в равной мере способствовали успеху.

Во время полета, который продолжался 27 минут, находившими полосами тумана дважды покрывало «Красин», так что летчикам приходилось искать его, что, впрочем, не представляло особых затруднений, так как самолет не далеко удалялся от базы.

Из первого пробного полета мы сделали два весьма важных заключения. Чухновский был весьма доволен прекрасными качествами самолета и находил его весьма пригодным для той цели, для которой он был предназначен. Но еще важнее было то обстоятельство, что для разбега во время старта требовалось не много места. По обследованию оказалось, что самолет поднялся после 150-ти метрового пробега, который можно было сократить даже до 100 метров, а отсюда следовало, что если бы льдина, на которой находилась группа Вильери была достаточной величины и крепости, то наш аппарат мог бы сделать посадку на ней и за один раз забрать всех, находящихся там. Поистине, перед нами открывались блестящие перспективы!

В связи с этим мы послали телеграмму на «Читта ди Милано»:

«Прошу сообщить место группы Вильери тчк Какова толщина и размер ледяного поля вблизи группы тчк Какая у вас погода видимость «К р а с и н».

Одновременно я запросил также «Квест» и «Малыгина» о состоянии погоды.

Уже в этот день стояла удивительно теплая погода, температура воздуха доходила до 4° Ц., и легкий нордост, я надеялся, работал нам на пользу. Но тотчас же после полетов, густая шапка тумана снова накрыла «Красин». Столь неблагоприятной погодой мы воспользовались, чтобы подготовиться к дальнейшим полетам.

Судовая команда работала над ремонтированием поврежденной лыжи, судовые механики возились над приведением в порядок телемотора, летчики были у своих моторов.

В этот же день В. А. Березкин наладил гидрологические работы со льда. По его заданию судовыми плотниками был построен деревянный станок для глубоководных наблюдений. Он состоял из салазок, к передней части которых, под углом в 45°, были закреплены две стойки,

от которых, для крепости, шли также два упора к козлам, к которым были вделаны вьюшка на железной оси с ручками. В месте сходящихся стоек был подвешен счетчик, через который от вьюшки шел бронзовый линь с барометром.

У большой полыньи, которую освободили ото льда, поставили этот несложный «гидрологический станок» и взяли глубину лотом Клаузена. Сначала лот застревал (не в глубинах ли придонной морены?), но затем его с трудом удалось извлечь.

Очень хорошо можно было проследить строение льда в разрезе.

В верхней своей части (А) лед серо-водянистого цвета, полупрозрачный, сложенный как-бы из фирновых зерен. Под ним был расположен слой льда (В) зеленовато-голубого цвета игольчатого строения. Ледяные иглы плотно смерзлись между собою, но при подтаивании образовывали небольшие сталактиты. Самый нижний слой льда (С) был прозрачен, как стекло, был совершенно компактен и содержал в себе пузырьки воздуха.

Надо было полагать, что нижний слой представлял собою первоначально образовавшийся лед. Над ним лежащий слой льда образовался из смерзавшейся снеговой воды и приобрел свою игольчатую структуру под влиянием верхнего снегового покрова. Последний был, в свою очередь, покрыт тонким слоем крупинчатого льда.

Вместе с И. М. Ивановым я старался помочь В. А. Березкину в производстве гидрологических наблюдений. Так как все были заняты тэй или иной работой, я пригласил одного из журналистов повертеть вьюшку с барометром. Однако, он скоро сбежал. Ему, оказывается, предстояло обдумать очередную телеграмму и у него не оставалось свободного времени на другие занятия.

К вечеру дежурный радист принял диковинную радиограмму:

«Охота тебе, Ваня, в радиотрубке сидеть. Брось, иди чай пить».

Это летчик-наблюдатель Алексеев пробовал свою радио-станцию на самолете. И только записав содержание радиограммы, радист понял, что с ним говорят на расстоянии 250 саженей.

Сегодня команда получила двойную порцию спирта: 50 грамм после аврала и 50 грамм по случаю воскресенья. Кроме того, в виду дня отдыха, было роздано по плитке шоколада.

В ночь на 9-ое июля царило большое оживление на аэродроме. Впрочем, ночью было также светло, как и днем, тем более, что не было тумана.

Десятки людей возились над сменой лыж у самолета, подвозили снабжение, горючее для моторов. Все наши ребята ходили на лыжах к самолету, так что между ним и кораблем была проложена большая дорога. Ночью, когда снег подмерзал, на ней было достаточно удобно ходить, днем же образовывалась жидкая снежная каша, в которой ноги проваливались по колено. Полярные сани, которые были мною заказаны в Осло, служили нам прекрасную службу, на них то мы и возили все снабжение и оборудование для самолета.

В такой сложной экспедиции, как наша, постоянно приходилось ожидать всяких случайностей. Наладили, наконец, самолет, — оказалось, что с кораблем неладно.

В связи с поломкой ограничителей, мы давно подозревали, что руль у корабля не в порядке. В виду этого, решено было, чтобы водолазы его осмотрели. Были несколько раз провернуты винты, чтобы очистить корму ото льда, затем спустили шлюпку и водолаз Желудев опустился под воду.

На корме столпилось много народу, чтобы посмотреть на процедуру водолазной работы. Странно меняет человека водолазный костюм. — Желудев надел теплую фуфайку, шерстяное белье, носки, перчатки и влез в прорезиненный водонепроницаемый костюм с полупудовыми сапогами на ногах и круглым шаром, скафандром, на голове, с которого шел длинный резиновый шланг для притока свежего воздуха, накачиваемого ручным компрессором, — и сразу потерял вид обыкновенного человека, превратившись в фантастическое морское животное.

По трапу он сошел в шлюпку, в которой уже находилась воздуходувная машина. Затем, подвязанный у груди тросом, он со шлюпки опустился в холодную воду по стальному трапу, с прикрепленным к правой руке сигнальным концом, за неимением водолазного телефона.

Сначала водолаз осмотрел лопасти левого винта. Оказалось, что попрежнему сломана только одна лопасть, остальные сохранились в целости, но цемент на гайках фланца сломанной лопасти был сбит целиком. При втором спуске Желудев оставался под водой десять минут. Выйдя на поверхность, он сообщил весьма неприятную новость: петля, соединяющая перо руля с рамой, имела с левого борта сквозную трещину, а с правого едва держалась.

Я попросил старшего помощника проверить это неприятное известие. Павел Акимыч около двадцати минут оставался под водою. Он, к сожалению, подтвердил сообщение Желудева, кроме того еще прибавил, что и оба ограничителя, препятствовавшие перу руля продвигаться слишком влево или вправо, также сломаны.

Теперь понятна стала происшедшая раньше поломка погона в румпельном отделении. Стало очевидным, что вследствие отсутствия ограничителей нам угрожает возможность, что баллер руля может выскочить из пятки во время продвижения во льду и тогда мы останемся без руля. Командир, впрочем, относился к этому обстоятельству спокойно. — «Я на« Литке» полгода без руля плавал» — сказал он. Помощники капитана, наоборот, опасались потери руля и считали рискованным плавание в тяжелом льду. Во всяком случае, авария руля только еще более осложнила нашу работу, но ни в коем случае не могла повлиять на изменение наших планов.

Исправление рулевой установки могло быть сделано только в доке, так что весь дальнейший путь мы должны были проделать под угрозой очутиться без руля.

В полдень самолет подошел ближе к борту корабля, что бы облегчить и ускорить подготовку к полету. Во время рулежки сильно была повреждена правая лыжа, вернее, она была приведена в полную негодность. С помощью части команды, самолет переставляется на лыжи системы инженера Лобанова.

С какой радостью я наблюдал ставшие заметными с правого борта разводья, которые образовались благодаря крепкому ветру от оста. Пожалуй, если бы не было самолета на льду, можно было бы попытаться двинуться вперед.

Последние дни мы были не одиноки в ледяной пустыне, — вокруг корабля появилось много чаек. Они стайками

держались у туши тюленя и визгливо, заливчато кричали то протяжным плачем ребенка, то отдельными резкими выкриками. Наш доктор, страстный охотник, получил задание поставлять нам различные виды птиц для нашей орнитологической коллекции.

Как и в предыдущий день, продолжались гидрологические работы, брались пробы воды с разных горизонтов и измерялась ее температура.

Повидимому, нас дрейфовало на W. Перемену места можно было заметить по изменению глубины. Так, лотом Клаузена была измерена глубина в 279 метров, а уже через час глубина оказалась всего 242 метра, — глубины менялись с переменой места.

Температура воды также была иная, чем вчера, получилась иная стратификация.

После гидрологических работ я совершил с д-ром Гулем двухчасовую экскурсию на лыжах для обследования нашего аэродрома.

Наше ледяное поле представляло собою обломок настоящего полярного пака. Средняя мощность его доходила до 2-х метров, но с северной стороны его замечались большие нагромождения, торосы, до 5-ти метров в вышину; здесь происходили, повидимому, сильные сжатия. Но самый лед в торосах молодой, одногодовалый, мощностью в 50—60 см. Несмотря на температуру воздуха + 1,5 до + 3° Ц., на ледяном поле происходило интенсивное таяние, так что даже на лыжах мы застревали в каше полурастаявшего снега, имевшего синеватый оттенок.

Когда я вернулся на «Красин», наш старший радист И. Экштейн сообщил мне, что с пяти утра 7-го июля в нашем районе наступила мертвая зона для коротковолновых станций. Ни мы, ни «Читта ди Милано» не слышат и не могут посылать радиограммы на коротких волнах. Вообще, нужно сказать, в северных широтах отмечается плохая слышимость, в особенности, в светлое время. Наши радисты, например, не слышали здесь радиотелефона, тогда, как в шхерах он прекрасно слышен.

# ГЛАВА IX

Подготовка ко второму полету. — Неблагоприятная погода. — Старт. — Радиосвязь. — Обнаружение группы Мальмгрена. — Молчание. — Тревога. — Вынужденная посадка. — Радиограмма Чухновского.

С вечера началась серьезная подготовка к большому полету Чухновского и его товарищей. Этот полет должен был носить предварительный, рекогносцировочный характер. Целью его была разведка льда, — нам крайне важно было знать состояние льда по пути к группе Вильери. С другой стороны, задачей летной группы было оказание помощи пребывавшим на льду путем сбрасывания продуктов и одежды. И, наконец, необходимо было произвести рекогносцировку ледяного поля группы Вильери с целью посадки на нем. Я не особенно верил в эту возможность, однако, поскольку дело шло только о рекогносцировке, я не возражал против нее.

Чухновский составил инструкцию, которая для группы Вильери была переведена на итальянский язык Давидом Джудичи и им же отпечатана в нескольких экземплярах на своей машинке.

Она гласила:

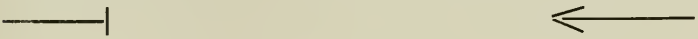
«На борту «Красина». 9 июля 1929.

От имени Русского Комитета Помощи экспедиции Нобиле и от имени ледокола «Красина», авиатор Чухновский счастлив принести воздухоплавателям «Италии» самый сердечный привет.

Намерения авиатора Чухновского, который управляет трехмоторным Юнкерсом, сделать попытку снизиться, как только позволят метеорологические условия, в непосредственной близости к группе и вслед за этим взять членов группы Вильери, которые благоволят приготовить сигналы и выставить их, чтобы показать наиболее благоприятное место спуска, длину площадки и толщину льда. Наиболее благоприятное место для спуска должно быть обозначено знаком Т, обозначающим, что ветер дует против перекладины, так как самолет опускается против ветра.

Пример:

Положение знака — Направление ветра



Сигналы должны быть четырех родов: первый — направление ветра; второй — условия посадки; третий — длина площадки и четвертый — толщина льда. Сигналы должны быть в длину и ширину не меньше метра.

Борис Чухновский».

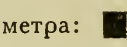
Настоящая инструкция сбрасывается в двух экземплярах, каждый в отдельности. Анилиновые краски должны служить для сигналов. На самолете с «Красина» обозначены красные советские звезды.

На отдельном листе были показаны сигналы:

Условия посадки:

Хорошо: Плохо:

Толщина льда:

Меньше метра: Больше метра: 

Размер площадки:

250 метров: 150 метров:

Затем следовал постскриптум:

«P. S. Нам известно, что за последние два дня вы не имели связь с «Читта ди Милано». На тревожьтесь, — это результат общего явления».

Затем Чухновский и я пригласили Давида Джудичи присутствовать при упаковке вещей для группы Вильери. Мы старались предусмотреть все, что может им понадобиться на льду. Но мне хотелось, чтобы их соотечественник, лучше знавший характер и потребности своих земляков, указал нам на то, что мы могли упустить из виду, мало зная этих людей. В компактные мешки, которые должны были быть сброшены на парашютах, были уложены пять комплектов фуфаек, шарфов, варежек, чулок, сапог, валенок, банки консервов, электрические батареи. Кроме того Б. Г. Чухновский для летной партии погрузил в самолет продовольствие на две недели, винтовку. Топливо было взято на шесть часов полета.

Но так как ночью стояла пасмурная, туманная погода при температуре + 0,2, полет пришлось отложить до утра. утра.

Между тем нас все время дрейфовало в разных направлениях. За вторую вахту дрейф был на NW — 1,8 мили,

Наверху: Старт Чухновского
Внизу: Разведенный костер для облегчения возвращения Чухновского

Охота за свежим мясом
Тушу убитого белого медведя подымают на «Красин»

за третью на NW — 1 миля, за четвертую вахту нас сдрейфовало на 3 мили. Ветры были 1—2 балла от SO-ста.

Ночью наши радисты приняли шведскую прессу, которая на следующий день появилась в бюллетене № 14:

«В понедельник 9-го июля капитаном Торнбергом отправлена телеграмма и Министерство Обороны, в которой он сообщает об общем состоянии группы Вильери. В группе имеются больные. Продовольствия хватит на 3 месяца. Спуск самолетов может происходить только при морозе.

---

О группе Мальмгрена до сих пор нет никаких сведений. Они, очевидно, погибли, или же находятся на дрейфующем льду. Группа имеет продовольствия еще только на одну неделю. Вооружения нет. Обувь весьма скверная. Группа с дирижаблем, очевидно, погибла при взрыве.

---

Шведский самолет Упланд может быть отправлен на родину. Другие шведские самолеты требуют ремонта в течение нескольких суток.

---

Предполагается, что экспедиция на собаках капитана Сора погибла.

---

Ледокол «Красин» находится на расстоянии 25 миль от группы. Когда ледяные условия будут более благоприятны, ледокол, очевидно, подойдет к группе Вильери.»

Последнее сообщение было ошибочным. Наше место было 80° 53,5 N и 23° 12' Ost, т. е. мы находились от местонахождения группы Вильери в 60 милях.

Наступил день 10-го июля.

Погода не предвещала ничего приятного. Температура воздуха стояла немного выше нуля и туман был настолько густ, что нельзя было различить самолет, бочки и прочие предметы на льду, находившиеся в 200 метрах от ледокола.

Метеорологическая сводка В. А. Березкина была малоутешительной.

Туман надвигался издалека, и не носил только местного характера.

От «Читта ди Милано» получено радио:

«Толщина места льда посадки вблизи группы более двух метров здесь сильная облачность.»

В. А. Березкин, И. М. Иванов и я продолжали с утра производить гидрологические работы. Обращало на себя внимание уменьшение глубин, систематически происходившее во время производства наблюдений за последние три дня.

Я просил помощника капитана Легздина нанести на карту дрейф нашего корабля. Получилась крайне интересная картина. Зигзагообразный дрейф нашего «Красина» указывал на то, что здесь нет определенного, сильно выраженного поверхностного течения, которое, быть может, и существует, но гораздо севернее нашего места. Дрейф «Красина» явился равнодействующей двух сил, — господствовавших тогда ветров и приливно-отливных течений, сила которых, впрочем, в этом месте совершенно неизвестна.

Летчики тем временем отвесили провизию, грузили ее в самолет, проверили радиостанцию и опробовали моторы.

Туман, этот бич в полярных странах, то сильно сгущался, то рассеивался настолько, что можно было различать близ лежащие острова. При таких обстоятельствах, было, быть может, благоразумнее не итти на воздух, но психологически это уже было невозможно. В этот день в нашей «тройке» не было на этот счет никаких обсуждений, решений, приказов, но чувствовалось, что Чухновский полетит именно сегодня.

К пятнадцати часам, туман рассеялся настолько, что можно было видеть остров Мартенс и Кап Платен.

Я в это время помогал В. А. Березкину в его гидрологических наблюдениях со льда, в расстоянии двухсот метров от правого борта корабля.

Слышу, меня кто-то зовет с мостика «Красина». Обернувшись, увидел фигуру Чухновского в кожаном летном костюме.

— Я собираюсь лететь. Ладно? — прокричал он.

— Хорошее дело, — ответил я, и поспешил на аэродром.

Два мотора уже работали и пропеллеры мерно разрезали воздух, третий подготавливался к работе.

Летчики Чухновский и Страубе уже сидели у рулей. Грузный летнаб Алексеев располагался в своей кабине, а длинноногий кинооператор Блувштейн втаскивал свой тяжелый кино-аппарат с массивной треногой в небольшую дверцу кабины. Борт-механик Шелагин уже был в самолете, механик Федотов суетился вокруг моторов внизу.

Работали все три мотора, пропеллеры вертелись то быстрее, то медленнее. Орас, я и много других товарищей стояли слева, немного позади аппарата. Я смотрел на наших товарищей, которые доверили свои жизнь этой хитро придуманной машине и с тревогой думал о полете при столь неблагоприятной погоде. Наступил момент старта.

Мы крепко пожали друг другу руки, — мы, оставшиеся здесь, в спокойной обстановке большого корабля и они, летевшие, быть может, на верную гибель.

Только руки кинооператора были заняты, он в это время усиленно вертел ручку аппарата.

Чухновский дал газ и самолет рванулся вперед, бросив нам в лицо сильную струю воздуха. Это было в 16 часов 25 минут.

Еще до старта мы условились с Чухновским, что в случае, если он встретится с туманом, то вернется обратно. Видя густые клубы облаков и тумана над островами и северным побережьем Северо-Восточной Земли, я с беспокойством следил за аппаратом. Он сделал два красивых, широких круга над «Красиным» и стал удаляться в восточном направлении к острову Карла XII, где был виден у горизонта узкий, ясный просвет. Самолет сначала резко выделялся на молочном небе, затем, по мере удаления, становился все меньше в своих размерах, превратился в чуть заметную темную точку и, наконец, скрылся совсем за облаком. Хотя уж самолета давно и не было видно, я продолжал молча смотреть по направлении к Лей-Смиту, потом повернулся и медленно пошел к кораблю.

Я отправился в радио-рубку, чтобы лично следить за радиосвязью с самолетом. Увы, мне суждено было много часов просидеть у радиоаппарата.

В радио-рубке немедленно была приостановлена вся текущая работа и дежурный радист, сначала Бакулин, потом Юдихин, внимательно стали прислушиваться к характерному, тонкому писку радио-передатчика самолета. Он должен был действовать безукоризненно, ибо неоднократно с успехом испытывался на аэродроме.

Для постороннего наблюдателя, было бы, вероятно, не безынтересно взглянуть на то, что неслышно происходило в рубке.

Радист с напряжением прислушивался к звукам, которые должны были появиться с неведомого воздушного пространства. Я, в свою очередь, не спускал глаз с его лица, следя за малейшим его выражением, — не слышит-ли чего? Не наши-ли? И еще прежде, чем радист хватался за карандаш, я уже в и д е л , что он что-то с л ы ш а л и с нетерпением наклонялся над его плечом, чтобы следить за каждой выведенной им буквою.

О р а с наклонялся к Ю д и х и н у с другой стороны и наш терпеливый радист Иван Васильевич спокойно слушал под двойным контролем.

Первые радиосигналы были приняты в 16 часов 42 минуты, т. е. через 17 минут после старта.

— «Мы подходим к острову Карла».

Я отвечаю:

— «Слышу хорошо. Счастливого пути».

Мы были в восторге, что наладилась связь. Это, ведь, было самое важное в нашем положении. Затем последовал оживленный обмен радиограммами.

Выяснилось, что в 17 часов 15 минут самолет был уже у о. Е с м а р к а и затем шел к югу над материковым льдом и глетчерами Северо-Восточной Земли. Самолет несся все дальше и дальше.

В 17 часов 50 минут:

— «Лагеря пока не нашли. Лагеря пока не нашли».

А уже через 28 минут, в 18 часов 18 минут:

— «Возвращаемся обратно. Возвращаемся обратно».

— Итак, — подумал я с сожалением, — полет оказался безрезультатным.

Между тем, из иллюминатора рубки видно было, как надвигался густой туман, который покрыл непроницаемой шапкой и «Красин» и «аэродром» и близлежащее острова.

В это время тревога охватила всех на корабле. У иллюминатора, а также в длинном проходе, возле радио-рубки скопилось много народа.

— «Эх, туман то, туман какой, посадка самолета ведь немыслима. Куда же денется самолет теперь?

Я приказал возможно энергичнее шуровать в топках котлов, жечь тряпье с машинным маслом. Приказа, в сущности, никакого и не надо было, каждый готов был все силы свои положить, лишь бы чем-нибудь помочь делу. Надо было дыму, дыму погуще. Но что было для наших огромных труб масло и ветошь, которую мы жгли, — из труб шел лишь слабый дымок. Пришлось принять другие меры. И вот на льду был разведен огромный костер. Жгли керосиновые бочки, доски, ящики, потом начали катать в огонь полные бочки с маслом. Языки пламени жадно охватывали горючее, зловеще-темные клубы густого дыма, стелившегося по льду, казались черным хвостом огромного чудища. Страшное и великолепное это было зрелище — пунцовое, яркое пламя на льду арктической пустыни, но нам было не до красивых картин; все наши помыслы были с нашими товарищами. С палубы, каждые пять минут, взлетали в воздух ракеты, но днем они были плохо различимы.

О наших дымовых сигналах и ракетах я сообщил Чухновскому, возвращения которого еще с большим напряжением стали ждать.

«Вас ждем. Отвечайте» — бросал я в воздух.

И вдруг я увидел по выражению лица Юдихина, что он что-то уловил. Я склонился над его плечом.

Летчик-наблюдатель Алексеев передавал медленно и радист, напряженно прислушиваясь, записывал каждую букву, сильно надавливая на карандаш:

«Г-р-у-п-п-у М-а-л-ь-м-г-р-е-н-а» . . .

Это было в 18 часов 45 минут.

Группу Мальмгрена . . . пронеслось в голове. Неужели? Правда-ли? Как они заметили людей в тумане? Где они их видали? На льду? На суше? На острове? На каком? В каком виде? Десятки вопросов вихрем закружились в голове, но я молчал и продолжал следить за лицом и рукою радиста. Ничего. Юдихин продолжал внимательно, сосредоточенно прислушиваться. Тщетно он вертел черный

кружок настройки налево, направо, снова налево. Ничего не было слышно.

Потом через 11 минут одно только слово: К а р л а :

Теперь сразу понятно было, что наши летчики обнаружили группу Мальмгрена в районе острова К а р л а XII. Известие было первостепенной важности, хотя оно не давало нам полного представления о происшедшем. Сердце еще не наполнилось большой, свободной радостью, но первая мысль была, значит жива группа Мальмгрена, а раз так, то мы ее обязательно спасем.

Между тем минуты текли за минутами, а радист ничего не мог уловить.

«Отвечайте, где вы, где вы?» — спрашивали мы.

Ни звука.

Душу охватила глубокая тревога. Металлическая птица неслась в густом тумане, над ледяными торосами, справа у нее ледяная пустыня, слева высокие горные кряжи неизвестного побережья Северо-Восточной Земли, впереди «Красин», — маленькая черная точка, затерянная среди ледяных полей.

— Последняя бочка с маслом горит, — докладывали через иллюминатор, нужен-ли еще костер? Продолжать-ли?

— Да, да, продолжайте, — бросал я в ответ.

Хотелось громко крикнуть: «Жгите все, что можете. Пусть черный, клубящийся дым станет гуще, пусть еще резче выделится он над снежной пеленой».

Маленькая надежда, что туман, хоть на несколько минут, рассеется и тогда люди на несущемся аппарате нас увидят. Кто-то прибежал и сообщил, что водолаз Желудев слыхал шум аэропланного мотора. Какое счастье, неужели же летчики увидели «Красин»?

Но после этого прошел уже целый час. Какой это был большой срок для нас.

Радист стал выводить что-то карандашом. Читали:

«Не можем подойти к «Красину» из-за тумана. Видели группу Мальмгрена. Ищем посадку в районе Семи Островов».

«Вас поняли. Пускаем ракеты каждые пять минут. На льду горит костер».

Значит, правда — наши летчики, действительно, видели группу, видели этих несчастных людей, которые считались погибшими. Радости нашей не было конца, но мы не могли отдаться ей полностью. Наши товарищи были в беде, им

грозила величайшая опасность, а мы были совершенно бессильны оказать им малейшую помощь. Пятеро кружились где-то около нас и не могли снизиться. Что мы могли для них сделать? — Ничего только наши сердца усиленно бились.

В 19 часов 16 минут опять несколько слов, которые оказались последними:

«Какая у вас видимость?»

«Видимость плохая. На льду развели костер».

Молчание.

Через 10 минут мы спрашиваем:

«Поняли?»

Ответа нет.

В 21 час 10 минут:

«Отвечайте, где вы?»

Через полчаса:

«Почему не отвечаете?»

Снова через полчаса:

«Отвечайте, где вы? Что с вами?»

Через несколько минут:

«Где вы, что с вами? Почему не отвечаете?»

В 22 часа 53 минуты:

«Где вы, что с вами? Почему не отвечаете? Ждем ответа».

Ответа не было.

Случилось несчастье. Где? При каких обстоятельствах? Уже четыре часа, невыносимо долгих четыре часа прошло с тех пор, как мы в последний раз приняли радио от летчиков. Неужели несчастье? А может быть, посадка прошла благополучно, ведь на береговом припае можно найти удобное место для посадки. Неужели же разбились? И я вспомнил эти бодрые, оживленные лица пятерых, когда они заботливо подготовляли самолет к старту, запасались топливом, вертели пропеллеры. «Контакт» — «Есть контакт». И пропеллер бешено вертелся, а провожавшие хватались за шапки, которые срывались сильной струей воздуха. Вот все отбежали в сторону. Самолет слегка вздрогнул, грузно пошел по снегу, оставляя своими лыжами, похожими на какие-то огромные «мокроступы», широкий, будто проутюженный след. Все быстрее и быстрее шел самолет. Раз, другой подскочил на торосах. И вот, сначала едва заметно отделился от поверхности льда, а потом все выше и выше заби-

рая в высоту. Плоскости самолета уже казались крыльями небольшой птицы, потом — темная точка и все исчезло.

Исчезло. Неужели навсегда? А люди? Я взглянул на лицо Юдихина. Напряженное, немного бледное от усталости и волнения. Нет, он ничего не слыхал. Я продолжал смотреть на него.

Но вот что-то мелькнуло в его глазах. Подправил настройку аппарата, глаза немного скосились на сторону.

— Есть. Вылез.

— Кто вылез, — бросился я к нему.

— ССс . . . , и начал записывать.

То был «КМ», т. е. «Красный Медведь», наш самолет.

В 23 часа 30 минут знакомый писк радио самолета спрашивал:

«Почему не отвечаете? Почему не отвечаете? Зову второй раз. Отвечайте».

Отвечаю:

«Я понял. Где вы? Что с вами»?

В 23 часа 46 минут:

«Мы находимся на широте (пропуск) градусов двадцать пять минут на долготе (пропуск) два градуса тридцать минут от полуострова Вреде. При посадке сломало шасси. Сообщите, что принято. Перед. Алексеев. КМ. КМ.».

Я запрашиваю:

«Повторите широту и долготу. Здоровы ли? Где вы видели группу Мальмгрена? Целы ли ушки шасси? В котором часу сели»?

Ответ:

«Ждите через час моего вызова. Все здоровы».

«Я понял. Через час жду».

Будто огромная тяжесть свалилась с плеч, наши друзья живы, невредимы, — это самое главное. Авария самолета, посадка на льду меня не беспокоили, у летчиков был запас провизии на две недели, а за это время мы сумеем их снять и они будут на корабле.

В 1 час 10 минут: 11 июля, наконец, получил исчерпывающую телеграмму:

«Начальнику экспедиции.

Карта № 303. Мальмгрен обнаружен на широте восемьдесят градусов сорок две минуты. Долгота двадцать

пять градусов сорок пять минут на небольшом высоком остроконечном торосе между разряженным льдом, двое стояли с флагами, третий лежал навзничь. Сделали над ними пять кругов. Совершенно чистая вода ограничена восьмидесятым градусом сорока минутами зпт тридцатым меридианом берегом Нордостланда и линией острова Рийпса на ост-норд-ост по указанной широте. Поэтому группу Вильери и обнаружить не могли. Полчаса «Красин» виден был только В р е д е. Выбора посадки не было. Сели торосистое поле в миле от берега, на который ходим. Сели на зюйд зюйд вест миле от К а п В р е д е или К а п П л а т е н. Туман мешает точно определиться. В конце пробега снесло шасси. Сломано два винта. Самолет годен под морское шасси. Все здоровы. Запасы продовольствия две недели. Считаю необходимым «Красину» срочно итти спасать Мальмгрена Чухновский».

## ГЛАВА X

Вперед. — Снова борьба со льдом. — Медведи. — Люди на льду. — Спасение Цаппи и Марпано. — Рассказ Цаппи. — Гибель Мальмгрена.

Итак, группа Мальмгрена была обнаружена. Ни у одного человека на корабле не было сомнения в том, что нужно в первую очередь итти на спасение Мальмгрена и я был крайне рад, что Чухновский выразил нам свое указание именно так, как он это сделал. Для меня было ясно, что раз летная группа находилась на береговом припае в одной миле от берега, с которым они постоянно сообщались, их жизни и даже благополучию не грозит ни малейшая опасность.

Я перекинулся несколькими словами с О р а с о м и капитаном Э г г и ; они были полностью солидарны со мною. Я отдал приказ готовить машины, разобрать помост и итти вперед.

В 5 часов 30 минут палубная и машинная команда принялась убирать помост, который был три дня тому назад водружен для спуска самолета. Все работали с величайшим рвением, никому не хотелось, хотя бы на один момент,

задержать выход корабля. Осадка корабля была кормою 28'8, носом 25'8. Счислимое место ледокола было 80°54' северной широты и 23°48' восточной долготы.

Спустя полтора часа после получения радиограммы Чухновского, которая через короткое время стала известна всему миру, я получил радио из Москвы, давшее подробную инструкцию в связи с перелетом Бабушкина к нам:

«Красин Самойловичу Чухновскому Малыгин Визе Бабушкину.

Почти полный расход угля невозможность пополнения запаса вынуждают экспедицию Малыгина возвратиться порт Александровск после передачи самолета на борт «Красина» тчк Учитывая обстановку стоянок Красина и Малыгина Комитет двтчк первое установить бесперебойную связь между ледоколами второе проверить установить координаты стоянок ледоколов перед вылетом самолета тчк третье летчикам Чухновскому Бабушкину установить время зпт порядок перелета учитывая метеорологические условия зпт проверив состояние ледяный полей зпт установить также сигналы условные знаки посадки тчк Четвертое экипаж самолета Малыгина переходит в составе двух летчиков одного механика зпт в случае возможности двух летчиков двух механиков тчк Пятое самое нужное запасных частей самолет берет с собой не расчитывая двукратный перелет тчк Шестое поплавки самолета Малыгина оставить борту тчк Седьмое строго расход горючего потребности перелета небольшими запасами тчк Восьмое время переговоров зпт подготовки самолета использовать одновременно выполнения задачи экспедиции тире полет группе Вильери зпт розыски Амундсена разведка льдов тчк Девятое крайнем случае благоприятных условиях полезности гарантии прогнозом погоды допускается двукратных перелетов обеспечивают весь экипаж запасные части самолета тчк Десятое При перелете самолета Малыгина тщательно произвести разведку группы Вильери розыск группы Мальмгрена которая предположительно должна находиться пути следования Одиннадцатое После перелета самолета Малыгин возвращается порт Александровск или Архангельск зависимости угля тчк Экспедиции «Красина» переходят все задачи двтчк вывоз группы Вильери зпт розыски

остальных участников экспедиции Нобиле зпт розыски Амундсена и попутно научные задания тчк Тринадцатое Задача экспедиции Малыгина до передачи самолета остается двтчк спасение группы Вильери зпт розыски Амундсена тчк Отход Малыгина производится распоряжением Комитета тчк Четырнадцатое Принятых мероприятиях исполнение донести своевременно тчк Пятнадцатое Комитет уверен что поставленная Вам задача будет выполнена тчк

Комитет Помощи Уншлихт».

Эта обширная телеграмма с подробностью развивала дальнейшую программу нашей работы и была бы безусловно правильной, если бы нам не надо было торопиться на помощь группе Мальмгрена, об обнаружении которой тогда еще Комитет не мог знать. Замечательно в радиограмме пророческое предвидение о группе Мальмгрена, которая, (пункт 10) по мнению Комитета, должна была находиться по пути перелета Бабушкина. Она, действительно, и была там обнаружена нашими летчиками.

В ответ мы послали срочную радиограмму в 4 часа 30 минут:

«Москва Осоавиохим Уншлихту

По тщательном обсуждении считаю необходимым немедленно итти спасение группы Мальмгрена тчк Прилет Бабушкина отложить до момента спасения тчк Через шесть часов по поднятии пара снимаюсь

Самойлович Орас».

Чухновскому мы послали радио:

«Имеется ли площадка для посадки тчк Есть ли возможность соорудить ее вблизи вас случае прилета Бабушкина тчк Возможен ли подход «Красина» близко вам тчк Каков лед бухте тчк Сообщили подробно Москву тчк Готовимся итти Мальмгрену тчк Будьте терпеливы спокойны добывайте медведя тчк Приветствуем жмем руки

Все».

Чухновский в дополнительной телеграмме отвечал:

«Наш полет продолжался четыре часа десять минут тчк Засняты Блувштейном полет группа Мальмгрена тчк Посадка лед плотный без полыний во всей восточной северо-

восточной части залива «Красина» *) толщиной восемьдесят пять сантиметров тчк Мы можем легко подготовить поле посадки тчк Посадочные площадки будут охранены двумя перпендикулярными линиями на которые нужно садиться тчк Наше точное место широта восемьдесят градусов двадцать одна минута долгота двадцать два градуса тридцать минуть в миле к западу от полуостров Вреде тчк Дайте позывные Браганца, Читта ди Милано, Квеста, Грин-Гарбура тчк Слушайте меня через час тчк К нам кажется кто-то идет».

В 10 часов 25 минут машины были в полной готовности, а в одиннадцать часов был дан полный ход вперед.

Когда Чухновскому было сообщено о нашем выходе, он телеграфировал:

«Личный состав авио-базы приветствует начальника экспедиции и через него экипаж «Красина» желает удачи

Чухновский».

Я ответил:

«Спасибо. Считаю, что вы своим полетом сделали крупное дело. Вас самолет заберем своевременно. Жму руки

Самойлович».

Ветрами от W-ста и WSW-ста лед немного разрядило. Но все же приходилось вести тяжелую борьбу со льдом. В 15 часов мы натолкнулись на особо крепкий торос, который с трудом пробили. В общем же, характер льда сильно изменился, даже торосистый лед имел трещины и полыньи, причем отдельные ледяные поля были разъедены пресной водой, образовавшейся от таяния снега. Толщина полей была от 1-го до 2-х метров. С 15 часов пошел очень тяжелый торосистый лед свыше 2-х метров мощности, но на нем также можно было видеть воду от растаявшего снега. Тем не менее, за два часа, от 16 до 18 часов, мы прошли всего 200 метров по курсу. Но, пробившись сквозь тяжелое место, мы быстрее подвигались переменными ходами между ледяными полями. Временами падал снег, так что видимость значительно ухудшалась, после снегопада прояснилось, лед стал более разломанным и мы подвигались со скоростью 2-х миль в час.

---

*) Так временно назывался Рийпс-бей, где сели летчики.

— Медведи, с левого борта медведи! — вскричал кто-то на палубе.

Действительно, с лева по курсу видны были четыре желтоватых туши, из них две покрупнее. Повидимому, — медведица с медвежатами. Началась стрельба, но безрезультатная, так как медведи были далеко, из них только медведица была ранена.

Мне всегда жалко бить этих зверей, в которых чувствуется большая сила и спокойная уверенность, но вместе с тем, у меня не хватало духу на этой раз запретить команде стрелять, — слишком велик был охотничий пыл, да и свежего мяса мы давно не едали. Но какая выносливость у зверя, — медведица была тяжело ранена в задние лапы, и все же с какой ловкостью она перескакивала со льдины на льдину, переплывала полынью. С потерей крови, однако, она все труднее вползала на лед и никак не могла втянуть свои лапы и, когда, наконец, ей это удалось, то ее догнала последняя пуля. Зверь опрокинулся на спину и застыл навсегда. Человеческая жестокость сделала свое дело. Несколько матросов сбежали на лед и на брезенте подтянули медведицу к борту, а затем краном она была втянута на корабль. Медведица оказалось крупной и весила около 400 кгр. Мы не могли дольше терять времени, и так у нас ушло 45 минут на медвежью охоту, и пошли вперед.

Как раз в это время была получена ответная радиограмма из Москвы на наше сообщение о выходе:

«Выход спасения Мальмгрена Комитет считает правильным Уншлихт».

С этого времени другие спасательные экспедиции начали проявлять к нам живой интерес.

От Браганца получено радио:

«Просьба сообщить новости о вашем гидросамолете тчк Наше место шесть миль на запад от Беверли Зунда тчк Медленно двигаемся в зимнем льду стоп Мы имеем депо провизии на Кап Платен, на среднем острове Сабинен, на острове Скоресби, северной части Нордкапа и избушку с людьми в Беверли Зунд стоп Если будете телеграфировать зовите нас в 9.30 gmt *) утром Браганца».

Квест запрашивал метеорологические условия.

---

*) Гринвическое время.

Особенно же приятно было получить радио от своих бывших сотрудников Н. В. Пинегина, М. М. Ермолаева, В. В. Иванюка и А. И. Смесова, отправившихся на зимовку через Якутск на Ляховский остров Новосибирских островов. Они прислали очень милую телеграмму:

«Привет Якутска Желаем успеха замечательной экспедиции Сообщите новости».

Какое огромное расстояние отделяло меня от друзей! Я горячо их благодарил, и это не было простой формальностью, — я, действительно. был тронут их вниманием и памятью обо мне. Теперь уж эти люди скоро вернутся после тяжелой, но плодотворной в научном отношении зимовки, продолжавшейся почти два года.

За последнюю вахту мы прошли переменными курсами 7 миль. Лед был крупно битый, но уж не наблюдалось таких больших ледяных полей, которые мы видели за несколько часов до этого.

Наш курс лежал к острову Карла XII. Приходилось время от времени брать глубины, которые здесь не превышали 2000 метров.

Ночью я не сходил с мостика — и с радостью наблюдал, как успешно мы шли вперед. Температура воздуха доходила в 17 ч. до + 1.2° Ц. — было настоящее полярное лето.

Наступил день 12-го июля.

Кто мог думать, что этот день явится исключительным, знаменательным, тем днем, который на всю жизнь врежется в нашу память.

В 0 часов мы уже проходили остров Карла XII. Затем мы спокойно продолжали свой путь в крупно битом льду, который держался возле острова.

Остров Карла XII, имеющий всего 95 метров высоты над уровнем моря, вместе с небольшим островом Орабаит, находящимся от него на юг в расстоянии полумили, резко выделялся среди окружающего льда. Как форпост, он далеко был отброшен от Северо-Восточной Земли. Мы уже давно видели и остров Брок (Broch) и могли его пеленговать, благо видимость была хорошая. За первую вахту пройдено было по курсу 7 миль Я был очень доволен такой скоростью; так отрадно было видеть, что кругом нас

был проходимый лед даже для тяжело раненого «Красина». Но каков бы ни был лед, нашим девизом все равно было итти только в п е р е д.

Все ближе мы подходили к месту, где надеялись встретить группу Мальмгрена.

Вахтенные попеременно взбирались на грот-мачту и с бочки вороньяго гнезда следили за всяким темным пятном, появлявшимся на льду. И когда один спускался на палубу, то уж ждала очередь других, желавших поскорее забраться в бочку.

Буквально все высыпали на палубу, — только машинная команда оставалась у топок и машин. На мостике находился командный состав и журналисты, на баке сгрудились все остальные. Мы уже вошли в ту зону, где могли встретить потерпевших бедствие.

Все с напряженным вниманием вглядывались в белые ледяные массы. Я объявил денежную премию, которая еще была увеличена представителями советской прессы, она предназначалась тому, кто первый заметит людей. Но дело было не в премии. Какой-то особый подъем, горячее, неудержимое желание обнаружить погибавших было так велико, что то один, то другой, указывая руками, утверждал, что он видит группу людей. Мы смотрели, подходили ближе к указанному месту и темная точка оказывалась торосом или загрязненной льдиной.

Время от времени наша резкая сирена гулким эхом неслась по льду, рвала тишину. Мы снова призывали людей: явитесь, дайте знак! Мы здесь, чтобы взять вас с собою! И сирена еще и еще раз звенела, выла, кричала, гудела.

Так мы шли все дальше в мелко битом льду, то подминая под себя льдины, то их расталкивая, широкой лентой оставляя за собой темную воду.

— Человек. Вижу человека, — вдруг вскричал вахтенный Брейнкопф. Август Дитрихович был спокойный, положительный моряк, но и на его лице появились красные пятна волнения.

Словно электрический ток прошел по сгрудившимся на деке. Бросились к биноклям. Напряженно смотрели.

Да, человек. Он заметно двигался по льдине, как-то нелепо вздымал руками. Было еще очень далеко, но несомненно это был человек.

Невозможно описать чувство радости, какого-то необыкновенного восторга, охватившего всех нас. Отрадно было верить, что еще немного напряжения и наши усилия завершатся успехом: теперь уж никто не сомневался, что мы сумеем помочь погибавшим.

В 5 часов 20 минут была замечена темная фигура, мы взяли тотчас на нее наш курс и в 6 часов 40 минут подошли к небольшой льдине на расстоянии 300 метров.

Мы жадно всматривались в черные пятна людей. На льдине было только два человека. Один, как безумный, метался по ней, то вскакивал на торос, то снова сбегал с него, подымал кверху обе руки сразу, жестами показывая, чтобы «Красин» не подходил ближе к льдине. Второй лежал на льдине лицом вверх, немного приподымал голову и плечи и потом снова валился, обессиленный, обратно. Он простер руку вверх, он как бы хотел сказать: «я тоже жив, я здесь, на льдине. Меня тоже надо забрать отсюда».

Колосс «Красин» появился как deus ex machina и недвижно стоял, а два человека со льдины с немым удивлением глядели на него.

Видно было, как стоявший на ногах поднес бинокль к глазам, потом, приложивши руки ко рту, вскричал:

— «Красин». Wellkome (Добро пожаловать).

Тот же спокойный, грузный штурман Брейнкопф, секретарь экспедиции Иванов, доктор Средневский и многие из команды быстро спустились по штурмтрапу на лед. Они взяли с собой доски и лестницу, для перехода через полыни и торосы, носилки, веревки и я до сих пор не могу забыть темные силуэты бежавших, устремлявшихся вперед человеческих фигур. Видно было, как им хотелось скорее, не теряя ни одной минуты, подбежать к людям на льдине, спасти их, взять скорее к нам на корабль. Тем не менее они с трудом и медленно двигались вперед, — лед был мелко битый и кругом было очень много воды.

Когда они подбежали к льдине, которая была размером всего 10 × 8 метров, на ней оказалось два человека. И. М. Иванов, подбежав первым, бросился к стоявшему на ногах.

— Мальмгрен? — спросил он.

— Нет, комендант Цаппи.

— А где Мальмгрен? —

Цаппи сказал что-то по итальянски и указал рукою вниз, под льдину.

Стоявший на льдине был высокий, крепкий человек, в грязном засаленном полярном костюме, с лицом обросшим густой бородой; другой, который оказался комендантом Мариано, лежал на льдине, на рваном одеяле. От слабости он не мог говорить и только глаза лихорадочно блестели на худом, изможденном лице, обрамленном рыжеватой бородкой.

На соседней льдине, отделенной от первой неширокой полосой чистой воды, были положены распластанные брюки, от которых тонкая веревка шла к первой льдине, а из разорванных лоскутков брезента была сложена фраза:

Help Food Zappi Mariano.

(Помощи пищи Цаппи Мариано).

Мариано положили на носилки и бережно понесли через торосы к кораблю. Это было нелегкое дело, — часто через воду приходилось класть доски, по лестнице перебираться ползком с тороса на торос.

Цаппи шел самостоятельно, он отказывался от помощи и утверждал, что он еще достаточно крепок.

Медленно и осторожно подвигался к кораблю караван людей. Вот они уже совсем близко подошли к борту ледокола. Носилки с Мариано были креном подняты на палубу, Цаппи же, цепко хватаясь за поручни, самостоятельно поднялся по штурмтрапу, у которого я в то время стоял.

Когда ему кто-то сказал, что я начальник экспедиции, он рванулся ко мне схватил обеими руками мою руку и долго держал ее, смотря мне в глаза взором какой-то особой, я сказал бы, животной благодарности. Тем временем Мариано, носилки которого лежали рядом на палубе, обнял мою ногу левой рукой, желая, хоть таким образом, выразить свою признательность. Я обернулся и увидел лицо его, выражение которого я никогда не забуду. В глазах светилась углубленная радость, а симпатичное измученное лицо его сияло блаженной, детской улыбкой человека, который был возвращен к жизни, все мучения которого кончились, который чувствовал себя среди друзей, среди спасителей. Я погладил его по руке и если бы не постеснялся окружающих, я наклонился бы и поцеловал бы этого счастливого человека. Я был глубоко взволнован, к горлу подступал какой-то комок, мешавший говорить. Да и все мы переживали незабываемые минуты высшей человеческой

радости, ибо, — теперь я уж это знаю, — спасти человека от смерти есть действительно величайшее счастье.

Ко мне подошел один из кочегаров, потный, весь в угле, он только что вылез из кочегарки.

— А ведь спасли все-таки, — оказал он улыбаясь, и я не удивился, когда заметил, что катившиеся слезы проложили две светлых полоски по щекам, запачканным угольной пылью.

Мариано был отнесен в лазарет под наблюдением доктора Средневского. Коменданта Цаппи я пригласил в кают-компанию. Он шел по палубе в развалку, неловко качаясь на ослабевших ногах, а когда спускался вниз по трапу, то неуклюже перебирал ими, как человек, отвыкший ходить после долгой болезни.

Я усадил Цаппи в глубокое кресло. Он лихорадочно и нервно оборачивался в разные стороны. Я сел рядом с ним и он быстро стал рассказывать (Цаппи хорошо говорил по английски и французски), как много лишений они перенесли, что они уже тринадцать суток ничего не ели.

Я перебил его:

— А Мальмгрен, где же Мальмгрен?

— C'était un homme (Это был настоящий человек) — сказал Цаппи. — Он умер месяц тому назад, — прибавил он после некоторого молчания. — Дайте мне есть, я очень голоден.

Я просил позвать доктора. Антон Владимирович разрешил дать на первый раз только горячий кофе и несколько бисквитов. Через несколько минут все было подано, и Цаппи в несколько глотков уничтожил принесеиное и попросил еще. Ему дали немного бисквитов. Но этого было мало для голодного, он хотел получить настоящую пищу, но доктор запротестовал и категорически запретил продолжать еду.

— Что же, — шутил Цаппи. Вы нас спасли от голодной смерти, а есть нам не даете?

Потом здесь же в кают-компании Цаппи написал две телеграммы, одну — матери, другую в морское министерство в Рим.

Я просил окружающих, ввиду состояния Цаппи, не расспрашивать его дальше, хотя журналисты горели этим желанием. Он с Мариано были отнесены в ванну, где наш

секретарь Иванов и санитар Щукин раздели и искупали их, переодев затем в чистое белье и платье.

Я телеграфировал в Москву:

«Счастлив донести двоеточие сегодня семь утра спасены двое из группы Мальмгрена Цаппи и Мариано тчк Мальмгрен месяц тому назад скончался Самойлович».

Генералу Нобиле я сообщил:

«Коменданты Цаппи и Мариано на борту «Красина» стоп Мальмгрен умер месяц тому назад стоп Идем к группе Вильери стоп Просьба сообщить их место

Самойлович».

Вскоре я получил от него радио:

«Мои сердечнейшие поздравления. Моя глубочайшая благодарность. Ура вам и «Красину». Нобиле».

От «Читта ди Милано» получил через несколько часов сообщение, что у них будет связь с Вильери только в 14 часов 55 минут, после чего нам будет сообщено их место.

В 9 часов 40 минут я снова получил радио:

«Красину

Прошу принять поздравления и восхищение перед чудодейственными усилиями, которые были вами предприняты в связи со спасательными действиями

Читта ди Милано».

Нам радостно было получить приветствие и от нашей братской экспедиции:

«Красин» Самойловичу

Искренно поздравляю вас Чухновского успехом тчк Место «Малыгина» утром двенадцатого широта 78° 45' долгота 34° 00' Визе».

Спасенные нами итальянцы были после ванны перенесены в лазарет.

Наш доктор был очень озабочен здоровьем Мариано. У последнего было лихорадочное состояние, общая слабость, повышенная температура, ступня правой ноги была отморожена. Доктор утверждал, что приди мы 10—12-ю часами позже, мы не застали бы Мариано в живых.

Вот что доложил мне И. М. Иванов, помогавший раздеваться в ванне коменданту Цаппи:

«Мы пришли в лазарет и я ввел Цаппи в ванную комнату. Ванна уже была приготовлена и доктор с санитаром были заняты с Мариано, я же помогал раздеваться Цаппи, так как загрубелые руки плохо ему подчинялись. Начали с разувания. Цаппи был обут в короткие тюленьи макассины, обвязанные веревкой. Я развязал веревку, развязывать было очень трудно, так как она сильно намокла. Макассины были тоже очень мокрые. Развязав веревку, я снял макассины, под ними оказалась другая пара, немного посуше, и, наконец, две пары теплых шерстяных чулок. После разувания, начал снимать брезентовую рубашку с капюшоном. Цаппи взялся рукой за рубашку и сказал: «Мальмгрен». Что он хотел этим сказал, я не понял, но думаю, что эта рубашка принадлежала Мальмгрену. Снимать ее было очень трудно, она была очень сыра. После этой сняли вторую, меховую рубашку и брезентовые брюки и затем еще одну вязанную шерстяную рубаху. Цаппи остался в меховых брюках и теплой рубахе. Я объяснил, чтобы он вынул все из карманов. Он понял и стал вынимать. Достал компас и, показывая его мне, он говорил «Мальмгрен», а затем что-то по французски. Пришедшему в лазарет т. Орасу Цаппи говорил, что это компас Мальмгрена, который просил передать его своей матери. Затем он достал бумажник, три письма и двое часов, после чего снял брюки из плотного серого материала на белом меху, которые были подпоясаны веревкой. Под этими брюками оказались третьи брюки — суконные, темнокоричневые, и когда снял их, то остался в теплом белье комбине. Раздевшись совсем, он вошел в ванну и все время повторял: «Карашо. Карашо». — «Почему вы знаете русские слова?» — спросил я. На ломанном русском языке он объяснил, что был в России, — в Одессе, Сибири, Омске или Томске, я не понял точно, был на Дальнем Востоке, в Манчжурии, Харбине и еще где-то. Тем временем в соседней комнате укладывали Мариано в кровать. Цаппи закричал: «Мариано, Мариано» и о чем-то быстро заговорил с ним на итальянском языке. Затем показал на тело, объяснив, как он сильно похудел. Но особенного истощения на теле не было заметно».

Я был удивлен обилием одежды Цаппи по сравнению

с Мариано и просил Иванова точно подсчитать количество одежды. Вот, что сообщил мне Иванов:

Что было одето

| на Цаппи: | на Мариано: |
|---|---|
| 1. Шапка меховая. | 1. Рубашка меховая. |
| 2. Рубашка брезентовая с капюшоном. | 2. Рубашка вязаная. |
| 3. Рубашка меховая. | 3. Брюки суконные. |
| 4. Рубашка вязаная поморская. | 4. Носки теплые 1 пара. |
| 5. Брюки брезентовые. | 5. Теплое белье комбине. |
| 6. Брюки меховые. | |
| 7. Брюки суконные. | |
| 8. Тюленьи макассины. 2 пары. | |
| 9. Теплые носки 2 пары. | |
| 10. Теплое белье комбине. | |

В настоящее время вся перечисленная одежда Цаппи и Мариано находится в распоряжении Музея Института по Изучению Севера и я привожу здесь их фотографии. Макассины (эскимосские полуботинки) и носки Мариано отсутствуют, — они, вероятно, при перегрузке были переданы на «Читта ди Милано».

Несоответствие в одежде Цаппи и Мариано стало известным на корабле и сразу же симпатии экипажа оказались не на стороне Цаппи . В самом деле, мы спасли двух людей, двух товарищей по несчастью и невольно бросалось в глаза, в каком относительном благополучии находился один и как бедствовал другой. То обстоятельство, что Цаппи был крепок, здоров, бодр, а Мариано находился при смерти с отмороженными пальцами, приписывалось тому, что Цаппи обижал своего товарища в еде. В данном случае, я передаю только настроение своих товарищей; у меня лично нет никаких доказательств, что это было так. С другой стороны, у нашего доктора было впечатление, что Цаппи голодал лишь дней 5, Мариано большее количество времени, — но категорически утверждать он не брался, ибо не знал раньше состояние организмов этих двух людей. Все это были одни предположения, которые могли казаться вероятными благодаря факту — Цаппи, крепкий, здоровый, был гораздо лучше и теплее одет, чем его умиравший товарищ. Но больше всего впе-

чатления произвела на нас преждевременная смерть Мальмгрена. Его у нас в Ленинграде хорошо знали, когда он посетил его на дирижабле «Норге», и Мальмгрен успел тогда завоевать всеобщие симпатии.

Вследствие перегруженности текущей работой на Красине и не считая себя вправе беспокоить вопросами только что спасенных людей, я не расспрашивал Цаппи о их печальном походе. Но, не смотря на мое запрещение, наши журналисты имели все же с Цаппи обширную беседу, которая также была изложена особенно подробно итальянским журналистом Д. Джудичи.

Вот к чему сводился рассказ Цаппи: Когда после катастрофы с дирижаблем «Италия» не было ниоткуда ответа на радиосигналы с ледяного поля и стало вместе с тем известно по радиограмме с Сент-Паоло *), что предполагаются поиски экспедиции Нобиле у северо-западных берегов Северо-Восточный Земли Шпицбергена, среди некоторых участников экспедиции возникли различные планы достижения Земли. Как рассказывал впоследствии профессор Бегоунек, у Цаппи и Мариано возникла мысль достигнуть пешком Нордкапа, где можно было бы встретить промышленников, чтобы затем сказать помощь оставшимся на льду. Мальмгрен, как единственно опытный человек в полярных путешествиях, выработал по их просьбе план похода. Считалось, что при продвижении 10 клм. в день, через три недели можно будет достигнуть Нордкапа. Нобиле был против разделения группы и считал более целесообразным остаться всем на месте. С другой стороны, проф. Бегоунек высказался в том смысле, что, во всяком случае, должен непременно остаться один офицер для астрономических наблюдений и радиотелеграфист Виаджи. Это предложение, однако, было встречено глубоким молчанием. Таким образом, все, оставшиеся здоровыми, за исключением Тройани и Бегоунека, решили покинуть льдину смерти. Нужно сказать, что Мальмгрен ничего не знал об этом плане. Затем было другое предложение, — сколотит из обломков дирижабля сани, на которых везти раненых; но попытки испробовать сани, сработанные Чечиони из обломков гондолы, окончились печально. Сани оказал-

*) Мощная радиостанция в Риме.

лись непригодны. Когда 30-го мая в юго-западном направлении была замечена земля — о. о. Брок и Фойн — вопрос о походе к земле был окончательно решен. Мальмгрен, Цаппи и Мариано простились со своими товарищами и отправились в свое далекое путешествие, которое кончилось так трагически. У них было с собой, по свидетельству проф. Бегоунека, по 18 кг. провизии на человека, главным образом, пеммикана и шоколада, а всего 54 кило. Револьвер был оставлен с группой Нобиле, но зато они взяли с собой топорик и два охотничьих ножа; кроме того, секстан, бинокль, карты и таблицу. Мариано решил взять с собою также запасное полярное платье и карманный компас.

В последний момент Биаджи также хотел уйти с этой партией, но Мальмгрен твердо решил в таком случае остаться с группой. Нобиле самым резким образом воспротивился уходу Биаджи, тот покорился и самоотверженно затем выполнял свои обязанности. Остававшиеся написали коротенькие письма. Бегоунек передал письма для невесты и сестры Мальмгрену, письма других были взяты с собою Цаппи и Мариано.

Впоследствии, уже будучи на «Красине», Бегоунек был крайне удивлен, что аккуратный Мальмгрен не передал его писем Цаппи и Мариано, когда те его покидали.

Так или иначе 30-го мая Мальмгрен, Цаппи и Мариано, имея на месяц продовольствия, отправились в путь. Мальмгрен, у которого была сломана левая рука, мог нести только небольшую часть провизии, остальная часть ноши была распределена между итальянцами. С большими трудом, по торосам, обходя полыньи, группа из трех шла к острову Брок, но через две недели они были от него дальше, чем в первый день, дрейфовавший лед относил путешественников в другую сторону.

Уже на двенадцатый день похода Мальмгрен совершенно обессилел, а на четырнадцатый окончательно свалился. Он упал на снег льдины и заявил, что дальше он не в состоянии продолжать путь.

— Вы теперь должны одни итти вперед, чтобы спасти покинутых нами, — сказал Мальмгрен. — Меня оставьте здесь спокойно умереть.

Мальмгрен, по словам Цаппи, совершенно отказывался принимать пищу. — Когда я давал ему шоколад, он отбра-

сывал его в сторону с каким-то отвращением, — рассказывал Цаппи.

Он и Мариано, рассказывал Цаппи далее, оставили Мальмгрена, предварительно вырубив для него углубление во льду топориком. Мальмгрен, повидимому, боялся, что иначе, т. е. если он будет лежать на поверхности льда, он может подвергнуться нападению медведя, который примет его за морского зверя. Мальмгрен передал Цаппи компас, с просьбой передать его матери.

Затем Цаппи и Мариано отправились дальше. Еще через двадцать четыре часа они видели Мальмгрена на расстоянии 100 метров, где они отдыхали и когда пытались снова подойти к молодому шведу, он замахал им руками и побуждал их криками итти дальше прочь от него.

Впоследствии, когда я был в Риме, Цаппи мне рассказывал, что Мальмгрен закрыл курткой голову и предлагал Цаппи покончить с ним ударом топорика, который был с ними.

Итальянцы так и поступили и Цаппи потом у нас на корабле выражал твердую уверенность, что Мальмгрен умер через короткое время после их ухода, — он был совершенно обессилен, да и пищи у него не осталось, он решительно отказался оставить при себе даже самое небольшое количество еды.

В пути Мариано заболел слепотой, он совершенно ничего не видел и Цаппи принужден был тащить его за собою через торосы и трещины во льду. Наступил период в пять-шесть дней, который они провели на снегу не двигаясь вперед, готовые к смерти.

Только 20-го июня Цаппи и Мариано, который к этому времени снова обрел зрение, увидели остров Брок, оказавшийся ближе, чем они предполагали.

Вдруг они услышали шум мотора. Это был большой гидроплан, несшийся над ними. Однако, никто с самолета не заметил их, и, хотя эта неудача служила для них глубоким разочарованием, но одно появление самолета обрадовало их тем, что, значит, ведутся поиски на самолетах. Еще две машины они видели в течение пяти ближайших дней, продолжая все же свой тяжелый путь по льду. Они кричали летчикам, подавали сигнали, размахивали руками, — тщетно, их снова никто не заметил.

Наверху: Остров Карла XII
Внизу: Цаппи следит за приближающимся «Красиным»

Одежда Марпано-

Одежда Цаппи

Спасение Цаппи и Мариано
Внизу: Команда «Красина» помогает перейти трудное место.
На переднем плане Мариано на носилках

Однажды они были очень близко, в какой-нибудь полумили от берега. Цаппи уже питал уверенность, что они, наконец, достигнут его. Но Мариано внезапно снова потерял зрение. В этот день у Цаппи впервые возникла мысль покинуть Мариано. Последний уговаривал его сделать это во имя спасения остальных. Но состояние льда было столь тяжелое, что Цаппи не решался итти один с большой ношей, которую он нес на себе. Поэтому он перетащил ослепнувшего Мариано на большое ледяное поле, более надежное при дрейфе. Когда его принесло довольно близко к мысу Лей-Смит, у Цаппи снова возникла идея попытаться одному его достигнуть, но задача была уже невыполнима.

30-го июня, по словам Цаппи, была съедена последняя провизия. Тем временем льдину ветром приблизило к острову Брок, потом мысу Вреден.

4-го июля Мариано снова просил Цаппи оставить его, но было слишком поздно, — с ослабленными силами, без провизии не было никакой надежды на успех.

Цаппи и Мариано обрекли себя на смерть и спокойно ее дожидались. Более слабый — Мариано завещал голодному Цаппи свое тело. Однажды к ним близко подошел медведь и Цаппи решил пойти на него с небольшим топориком, но медведь чего-то испугался и повернул от них прочь.

10-го июля Цаппи снова услыхал шум мотора. Как помешанный он вскочил с места, на котором лежал, схватил обрывок какой-то тряпки, вбежал на торос и в исступлении начал кричать и махать, как флагом, этой тряпкой.

Какое чудо! Самолет их заметил и стал делать круги над ними, он сделал пять кругов. Затем самолет улетел.

Цаппи и Мариано взволнованно начали обсуждать, сколько времени самолету нужно, чтобы долететь до Кингсбей и обратно, думая, что самолет улетел туда, чтобы им доставить провизию. Но прошло много часов, а самолета все не было, и отчаяние снова охватило несчастных.

12-го июля утром они вдруг услышали звук сирены.

— Я слышу звук сирены парохода — сказал Цаппи Мариано.

— Этого не может быть, — сказал равнодушно Мариано своим слабым голосом: — Ты галлюцинируешь.

Цаппи вскочил на высшую точку тороса. Он увидел дым корабля,он снова, как исступленный, замахал руками. Его оглушил пронзительный звук сирены и корабль повернул к ним.

— Мы спасены, Мариано. Я не ошибся, — огромный пароход идет к нам, — сказал Цаппи и, как завороженный, продолжал стоять на льдине.

То был «Красин».

Мы на «Красине» не могли скрыть своей печали, узнав о гибели Мальмгрена. Мы преклонялись перед волей этого человека к самопожертвованию. Полубольной, он вышел в тяжелый поход и, когда увидел, что становится другим помехой, он пришел к простому решению — пожертвовать своей молодой жизнью ради спасения других.

Да, это был настоящий человек, память о котором всегда будет жить в наших сердцах. Международная семья ученых поистине может гордиться, что Мальмгрен принадлежал к ее среде.

Должен сказать, что все симпатии участников нашей экспедиции были на стороне Мальмгрена. Мы не могли понять, как можно было бросить слабого, беспомощного Мальмгрена на произвол судьбы. Конечно, история полярных стран знает не мало случаев, когда сильные оставляли слабых, но с другой стороны известны и замечательные случаи товарищеской солидарности. Я вспоминал Роберта Скотта и его знаменитый поход к южному полюсу. Когда Скотт возвращался с Южного Полюса, потрясенный тем, что за месяц до него из его рук вырвал победу другой, он, как известно, попал в очень тяжелые условия. Один из его спутников, Эванс, не мог продолжать с ним тяжелый путь и Скотт, сам терявший силы, с трогательной заботливостью ухаживал за ним, возвращался к нему, когда тот отставал, помогал ему итти вперед, пока, наконец, тот не скончался у него на руках в его палатке.

С другой стороны, стремление итальянцев попасть к Северо-Восточной Земле, чтобы оказать помощь своим товарищам, могло бы служить им оправданием.

Как известно, гибель Мальмгрена на все лады обсуждалась в прессе всего мира. В связи с этим в Риме была организована правительственная комиссия, под председа-

тельством известного адмирала Каньи. В качестве свидетелей были вызваны многие лица, причастные к деятельности экспедиции Нобиле и его спасению. Эта комиссия при объективном рассмотрении, могла бы пролить свет на все дело, которое и до сих пор продолжает волновать многие сердца, однако, к сожалению, кроме постановления комиссии, не было опубликовано других материалов, касающихся ее работы, которая проходила втайне. Обвиняемому Нобиле даже не было предъявлено формулированного обвинения. 4-го марта 1929 г. был вынесен приговор, по которому поведение Цаппи и Мариано считалось достойным похвалы. Нобиле же был обвинен в плохой организации экспедиции и в том, что первым вылетел с Лундборгом, оставив свои спутников.

В частности очень распространена была версия, что Мальмгрен был съеден своими спутниками. Известно, конечно, многие случаи каннибализма во время мучительных страданий от голода, но здесь, на мой взгляд, он не имел места, хотя бы по одному тому, что группа при своем выходе имела месячный запас провизии. Мальмгрен был оставлен окончательно через пятнадцать дней, таким образом, у его спутников оставался еще достаточный запас провианта. Можно ли думать при таких обстоятельствах о каннибализме? Мне кажется, что нет, об этом не может быть и речи.

Цаппи и Марианно были помещены в лазарет и ровно в 8 часов, т. е. через 1 час 20 минут, был дан ход машине.

Счислимое место ледокола было 80°39' сев. широты и 26°07' восточн. долготы. Нас окружал мелко битый лед с сильно разъеденной подводной частью.

Мы проложили курс к местонахождению группы Вильери — перед нами была серьезная задача им помочь в возможно скором времени. При других обстоятельствах мы бы, конечно, не преминули заняться поисками трупа Мальмгрена.

Едва мы тронулись, как ко мне пришел доктор и подробно доложил о состоянии здоровья обоих спасенных итальянцев.

Цаппи очень нервничал. Он все просил, нельзя ли ему и Мариано предоставить отдельную каюту. Он был удивительно крепок, ни за что не хотел спокойно лежать на своей

койке, то сидел на ней, то ходил. Охотно и очень громко разговаривал, так что приходилось обращать его внимание на тяжелое состояние больного Мариано. Как указывал доктор, Цаппи находился в большом нервном возбуждении.

Наш санитар Анатолий Иванович Щукин не отставал от нашего доктора в заботах о двух спасенных и с величайшим терпением ухаживал за больными. Ему это было тем легче делать, что Цаппи немного говорил и понимал по-русски.

Однажды приходит ко мне Щукин и просит моего совета вот по какому поводу. Щукин как-то назвал Цаппи — «Товарищ Цаппи», т. е. обратился к нему так, как все мы на корабле друг к другу обращались. Однако, Цаппи показалось оскорбительным такое обращение. — Я для тебя (Цаппи обратился к Щукину на «ты», что мы также никогда не делали) не товарищ, а господин, — сказал Цаппи. — Как же мне теперь его называть? — спрашивал меня с недоумением наш покладистый и усердный Щукин.

Впрочем, он сам придумал блестящий выход из создавшегося трудного положения. Итальянца звали Филиппо, Анатолий Иванович стал его звать по-русски «Филипп Петрович». Ничего не поделаешь, надо было считаться с положением Цаппи, как гостя нашего корабля.

Продвигаясь к месту группы Вильери, нам приходилось итти среди тяжелого торосистого льда. Но, благодаря тому, что между льдом было много чистой воды, я не сомневался, что мы достигнем «красной палатки».

Когда мы были на траверзе острова Фойн, вахтенный начальник Легздин и старший помощник Пономарев, заметили сигнал, подаваемый кем-то на острове. На гребне его стоял человек и качал шестом. Мы были уверены, что это был капитан Сора.

Я приказал поднять сигналы флагами, с указанием, что мы за ними зайдем на обратном пути. Дело в том, что я очень опасался за судьбу людей, находившихся на плавучем льду. Как бы ни было тяжело положение капитана Сора, однако, он находился на твердой земли. Я надеялся, что через два дня мы будем снова у острова Фойн.

Об обнаружении Сора я тотчас же послал по-английски телеграмму нашему полпреду в Осло и отправил радиограмму в Москву.

«Итальянцев поместил в госпитальную каюту тчк Под наблюдением врача осторожно дается пища тчк Цаппи чрезвычайно бодр возбужден тчк Мариано более слаб тчк Посылают много радио о своем спасении тчк Красин продолжает свой путь к группе Вильери тчк Проходя остров Фойн были заметны подаваемые сигналы тчк Возможно что группа Сора Нойса Таньберга которые на собаках шли на помощь группе тчк Дали знать сигналами что на обратном пути зайдем тчк Идем разреженным льдом Находимся пятнадцать часов 80°32' долгота 28°05' зпт в семи милях от группы впереди видна чистая вода тчк Даем гудки тчк Связи Читта Милано тчк Будет находиться каждые полчаса группой Вильери зпт нам передавать пеленги тчк На 12 часов расход угля 72 остаток 1564 *)

Цаппи тем временем посылал огромное количество телеграмм. Я думаю, что в этот день мы отправили его телеграмм больше, чем вся наша официальная переписка. Я вспоминаю, как он раздраженно говорил мне, что «втечение целого часа» радист не успел передать всех его телеграмм.

## ГЛАВА XI

На помощь группе Вильери. — У «красной палатки». — Встреча спасенных и спасителей. — Радио Нобиле. — Футбол на Льдине Белого Медведя. — В кают-компании.

Как я уже указывал раньше, мы не могли находиться в прямой связи с группой, так как у последней была коротковолная станция, а мы на коротких волнах не работали, поэтому место группы мы получали через Читта ди Милано, которой я в 12 часов послал радио.

«Просьба сообщить, видит ли группа Вильери «Красин». Желателен каждые полчаса пеленг на нас».

Через час я получил ответ:

«Наш разговор с палаткой в 14 часов 55 gmt **) (пропуск). Мы сговорились с группой и уведомим вас. Благодарим Читта ди Милано».

*) В тоннах.

**) Гринвичского времени.

Между тем «Красин» подходил к району группы, указанному Читта ди Милано. Лед стал тяжелее. Погода была пасмурна, но видимость была не плохая. Сравнительно было тепло, температура держалась на 0. Однако, не смотря на все старания, мы не видели палатки, хотя все окружающее нас пространство было разделенным на секторы, за каждым из которых следили несколько человек.

В 14 часов 45 минут я запросил срочно Читта ди Милано:

«Мы находимся в расстоянии трех миль от указанного Вами места группы стоп Видимость десять миль, однако, палатка не видна Просьба сообщить новое место группы путем пеленгов на остров и если возможно на Красина».

Наконец то в 17 часов я получил радостную телеграмму: «Красину».

«Палатка видит вас пеленг на зюйд вест в расстоянии 10 киломертов Читта ди Милано».

Место «Красина» было 80°31' сев. широты и 29°15' восточной долготы.

Лед был разреженный и мы только время от времени сталкивались с тяжелыми полями, раскалывая или поджимая их под форштевень.

В 15 часов 30 минут мы шли почти по чистой воде.

Рев сирены снова пронесся надо льдом и морем. Он далеко разносился до пустынных берегов Северо-Восточной Земли, до острова Большого, Мыса Лей-Смит. Мы уже видели этот так часто упоминавшийся мыс, хотя за десять, тринадцать миль он был трудно различим.

Мы повернули по указанному курсу на норд ост и все же не по этому курсу, а влево от него на 45° в 20 часов 15 минут был усмотрен дым на льду.

Первым его заметил вахтенный начальник — помощник капитана, Я. П. Легздин.

А через несколько минут был уже виден торчавший вверх хвостом аэроплан Лундборга, палатка и группа людей, которые казались едва различимыми маленькими точками.

Могу ли я описать счастье, радость, восторг, охватившие нас? Как в великий праздник у всех были сияющие,

ликующие лица. Мы продолжали жадно следить в бинокль за льдиной. Ясно был виден самолет, издали казавшийся совсем крохотным, напоминавший игрушечную стрелку, воткнувшуюся под острым углом в лед. Чуть чуть отличалась от белевшего льда своим грязным цветом палатка. А люди, как на кино-экране крохотными точками двигались по ледяному полю. Они, вероятно, быстро перебегали по льду, но нам они казались едва двигавшимися. Через небольшие промежутки времени вспыхивали дымовые сигналы.

Сирена умолкла. В тишине, нарушаемой только шумом скользящих вдоль борта льдин, могучий «Красин» приближался к затерянным во льдах людям. Сердца наши так сильно бились, что трудно становилось дышать.

Между тем расстояние между Красиным и ледяным полем все уменьшалось. Стали уж различимы отдельные предметы: как тростинка жалко торчала самодельная, прогнувшаяся радио-мачта, невдалеке от палатки темнело пятно какого-то предмета, который впоследствии оказался резиновой лодкой, сброшенной летчиком Маддалена, еще что то валялось в стороне. Люди же держались теперь кучкой.

Наши моряки ловко развернулись и мастерски подошли к ледяному полю, как к пристани, не отколов от нее ни одного вершка льда.

Машинный телеграф, беспрерывно до того звеневший, остановился и медная стрелка показывала для всех трех машин: с т о п ! «Красин» достиг намеченной цели.

Я не мог удержаться от глубокого облегченного вздоха. Тревога за судьбу людей, которых мы шли спасать, ни на один час меня не оставляла втечение всего похода, бесчисленные заботы, ответственность за жизнь своих спутников, за целость корабля, неизменно занимали мой ум беспокоили душу постоянным стремлением оправдать то доверие, которые возлагала на нас наша родина, — все это мне казалось в тот момент конченым, — первую задачу, возложенную на нас, мы выполнили. В этот радостный момент я не думал о той последующей работе, которая нам еще предстояла. Я испытывал блаженное чувство счастливого человека, во власти которого оказалась необыкновенная, столь редкая, возможность доставить счастье и радость другим людям.

По ледяному полю размеренным шагом приближалась к борту «Красина» высокая фигура. Человек, одетый в сви-

тер с широкой каймой внизу, казавшейся белым поясом, шел, высоко подымая длинные ноги, оставляя глубокие следы в жидком, подтаявшем снегу. Остановившись в паре десятков шагов, он громко крикнул:

— Вильери.

В расстоянии нескольких шагов от него шли еще два человека, — профессор Бегоунек и инженер Тройани, как мы потом узнали.

Был спущен парадный трап.

Я быстро сошел на лед, за мною П. Ю. Орас, капитан и другие.

Глубоко взволнованный, я крепко обнял и горячо поцеловал этих людей, сразу ставших для меня близкими, хотя никогда в моей жизни их не видал и не знал. Мы сразу сделались родными друг другу и трудно было сказать, кто из нас был более счастлив, — спасенные или спасители.

Вильери выделялся высоким ростом среди всех других. Лицо, обрамленное густой бородой, сразу же располагало к себе. Он часто улыбался своею, немного женственной, улыбкой и открывал сверкавшие белизной зубы. Впрочем, почти все итальянцы удивляли меня своими белоснежными зубами.

Немного в стороне от него стоял полный, очень хорошо выглядевший профессор Бегоунек. В нем тотчас же можно было узнать славянина — русая бородка и светлые волосы на голове выделяли его среди брюнетов итальянцев. Едва мы познакомились и он узнал, кто я, его первым вопросом было:

«Не могу ли я на «Красине» продолжать свои научные работы?»

— Конечно, — ответил, улыбнувшись я. Мы, — ведь, тоже занимаемся научными исследованиями и я буду рад оказать вам содействие в этом отношении.

Инженер Тройани, в больших очках, как бы стесняясь, пожал мне руку.

В стороне у палатки стоял на самодельных костылях из весел резиновой лодки, механик Чечиони. На его лице, молодом, но обрамленном серебристо седыми волосами, сияла улыбка счастливого человека. Только радиста Биаджи не было среди нас. Оказывается, он склонившись на корточках у радиоаппарата, выстукивал свою последнюю радиограмму:

Наверху: «Красная Палатка» и радио-мачта
Внизу: Аэроплан Лундборга

На «Красине»
Наверху: Биаджи и Вильери
Внизу: С Цаппи производят кинематографический снимок

— Все кончено. «Красин» подошел. Мы спасены. —

Я разрешил всей команде спуститься на лед. Все с радостью бросились вниз, обгоняя друг друга. Всем хотелось пожать руки спасенным и высказать им свои симпатии, которые, впрочем, выражались тем, что каждый предлагал русские папиросы, зная, что иностранцы до них большие охотники.

На льдине сразу оказалось много народа. Мы пошли к палатке. В нескольких шагах от нее лежала резиновая пневматическая лодка. Шагах в 50 хвостом вверх торчал шведский аэроплан с изображенными тремя коронами и цифрой 31 на плоскостях. Между ним и палаткой была укреплена оттяжками радио-мачта.

Поле было размером 350 × 120 метров. Снег, покрывавший лед, сильно подтаял и при хождении на нем оставались от ступни глубокие следы, заполнявшиеся водой. Такими следами, льдина была испещрена вдоль и поперек. Во многих местах уже блестели большие лужи воды и обитатели льдины с трудом могли предохранить себя от сырости. По счастью, можно было воспользоваться деревянными плоскостями с опрокинувшегося «Фоккера», они на них спали в палатке. Прочие деревянные части самолета шли на топливо и самолет представляя собою жалкий ободранный остов; только мотор был в полном порядке.

На льдине в разных местах были разбросаны пестрые флаги, служившие сигналами для самолетов.

У входа в палатку была поставлена небольшое изваяние Мадонны ди Лорето. Она сиротливо стояла на снегу и итальянцы тщательно берегли ее, возлагая на нее свои надежды.

Мы с любопытством осматривали жалкое хозяйство спасенных.

Льдина, к которой мы пристали, была уже третьим лагерем участников итальянской экспедиции. Им каждый раз приходилось менять место палатки, когда дрейф или статис угрожали раздавить льдину, на которой они находились. Часть обломков от дирижабля, фото, кино-аппарат находились в расстоянии трехсот метров и Вильери должен был долго рассматривать в бинокль торосы, чтобы определить точно место предшествовавшего лагеря.

После первого приветствия, все пятеро спасенных были приглашены на корабль. Когда они опустились в нашу

кают-компанию, которую Ксения тщательно прибрала к тому времени, им показалось в ней очень жарко. Чувствовалось, что им было неловко в своих засаленных полярных костюмах. Все жаждали скорее привести себя в порядок, вымыться, побриться, переодеться. — Им хотелось возможно скорее сбросить с себя все, что напоминало о пребывании на льду.

Уже через короткое время, пять человек, за час до того балансировавшие между жизнью и смертью, приняли совсем иной вид. Одетые в чистое белье и новые с иголочки костюмы, они выглядели настоящими европейцами. Одежда, которая была закуплена в Бергене, сидела на них мешковато, а обувь трудно было подобрать впору. Биаджи, например, пришлось одеть русские сапоги. На голове у него была кепи генерала итальянского авиационного флота, которая ему была подарена генералом Нобиле, когда тот улетел с Лундборгом. Получилась необычная комбинация русских сапог с итальянским генеральским кепи.

Чечиони не мог самостоятельно пройти к кораблю. После перелома ноги кость неправильно срослась и ему было больно опираться на нее — при помощи двух наших кочегаров он бодро проковылял на одной ноге к «Красину». Доктор осмотрел перелом и тщательно забинтовал ногу.

В общем, состояние здоровья спасенных было удовлетворительное. Почти все они страдали, в большей или меньшей степени, ревматизмом, в худшем состоянии был только инженер Трояни.

Еще до того, как определились места на корабле для новых наших пассажиров, ко мне пришел доктор Средневский и передал, что Цаппи просит не помещать совместно офицеров и нижних чинов и просит последним, т. е. Чечиони и Биаджи предоставить другое помещение. Такого рода заявление мне показалось чрезвычайно странным. В самом деле, еще день тому назад, все семь человек, находившиеся на льду, были накануне гибели и вот теперь, когда они снова попали в условия нормальной жизни, тотчас же выросла преграда между одними и другими. Я просил доктора передать Цаппи, что мы на корабле не привыкли к такому разделению и что одна из лучших наших кают будет предоставлена именно «нижнему чину» — ме-

ханику Чечиони. Биаджи, за неимением отдельной каюты, был помещен на один из диванов кают-компании.

В тот же вечер был сервирован общий ужин. Наша простая пища очень понравилась спасенным, к ужину была подана одна из немногих, имевшихся у нас, бутылок коньяку. Я со всей искренностью пожелал нашим новым друзьям преуспевания и счастья в жизни и указал, какую огромную роль в деле их спасения играл Комитет в Москве и наши общественные и правительственные организации. От имени спасенных нами несколько прочувственных слов сказал Вильери.

Тем временем, вахтенная, палубная и часть машинной команды была занята погрузкой на «Красин» самолета Лундборга и всех вещей, находившихся на льдине. К утру все уже было на корабле.

Как легко было грузить на корабль легкий «Фоккер. Я так привык к отстройке особого помоста для нашего тяжелого «Юнкерса» при аврале всей команды, работавшей с тысячами предосторожностей при выгрузке его, что не верилась в возможность при посредстве одного крана поднять этот аппарат. Но это оказалось легко выполнимым. Самолет был подтащен к борту и без особых затруднений поставлен краном на тот самый помост, который стоял свободным после старта Чухновского.

Палатка, остатки продовольствия, резиновая лодка и прочие мелкие вещи не заняли много места. Все это было разложено для просушки на баке. Здесь разместились мокрые карты, астрономические таблицы, сырой брезент, палатка и на особой веревке отопревший итальянский национальный флаг. Много карт северного побережья нашего Союза и приполярной Америки свидетельствовали о широких замыслах итальянской экспедиции. Спасенные, однако, с момента размещения на корабле, потеряли всякий интерес к этим надоевшим им вещам.

Только на следующий день, 13-го июля, я просил Вильери вместе с помощником нашего капитана Петровым пересчитать и принять предметы и вещи, найденные нами на льдине. Я объявил по команде, чтобы всякая мелочь, взятая на память, была передана Петрову.

Странная картина наблюдалась утром на баке — будто старьевщики Вильери и Петров возились с грязными мокрыми рубашками, панталонами, инструментами, радио-аппаратом, компасами. Я думал, что у этих двух человек должны были быть совсем разные чувства к этим вещам, — для одного каждая мелочь была связана с самыми тяжелыми воспоминаниями, другой с любопытством и некоторой брезгливостью их рассматривал взором постороннего человека.

А рядом с грудой грязных мокрых вещей трепыхался обрывок голубой материи, на которой четко был выведен девиз:

«Ubi nec aquila» . . .

(Куда и орел не залетает).

Этот флажок Мариано хранил у себя на груди во все времени полета «Италии» и затем во время своего трагического перехода через ледяные торосы. С грустью смотрел я на клочек голубой матери . . . ubi nec aquila . . . Сколько упований, сколько надежд было связано с этим красивым девизом. Человек дерзко пытался осуществить его на деле, и как жестоко поплатился он за это. Грязные одежды, валявшиеся на палубе вперемежку с истоптанной обувью, порванные, измазанные карты с изуродованными инструментами — вот что можно было видеть теперь на палубе. А гибель человеческих жизней! Ubi nec aquila . . . Да, их души парят там, куда и орел никогда не залетает.

С этого дня начался поток поздравительных телеграмм, восторженных, благодарственных, которые мы получали со всех сторон.

На мою радиограмму о спасении Цаппи, я получил от Комитета Помощи:

«Комитет Помощи и вся советская общественность горячо приветствуют экипаж «Красина» и всех участников экспедиции с первым успехом, благодаря самоотверженной работе. Уверен в напряжении всех сил для преодоления всех трудносей и опасностей на пути осуществления намеченных целей. Уншлихт».

На эту радиограмму мы ответили спасением еще пятерых и послали Комитету радио:

21 ч. 35 м. 12/VII.

«Москва Осоавиахим Уншлихту

Двадцать два часа двенадцатого подошли бортом ледя-

ному полю группы Вильери тчк Все спасены тчк Находятся борту Красина тчк Приступаем погрузке аэроплана Лундборга тчк Подробности следуют тчк

Самойлович Орас».

И в 21 ч. 40 минут.

«Генералу Нобиле

Читта ди Милано

Я счастлив уведомить вас, что Вильери, Троиани, Чечиони, Бегоунек, Биаджи находятся на борту «Красина» тчк Все здоровы Самойлович».

В 12 часов 30 минут мы получили простую товарищескую телеграмму от Комитета Помощи:

«Крепко жмем руки и сердечно поздравляем победой над стихией 4446 Уншлихт».

Наша экспедиция на «Малыгине» прислала нам свои поздравления, которые нам были особенно ценны.

К вечеру этого большого дня была получена также телеграмма от генерала Нобиле, которая полна была горячим желанием помочь своим спутникам:

«Профессору Самойловичу. Красин. 21 часа 40 минут.

Я не знаю как выразить вам свои чувства в этот день зпт когда душа моя так полна радостью от вашего замечательного великодушного и удивительного поступка тчк Могу ли я вас просить теперь возомжно ли в ваших условиях, попытаться осмотреть место аварии дирижабля взяв курс к востоку от палатки десять пятнадцать миль. Я чувствую, что я прошу слишком многое, за что, я надеюсь, вы простите меня тчк Если бы вы могли это сделать, то исследование сейчас будет произведено в наилучших условиях, ибо в дальнейшем трудно будет найти место палатки, когда там никого не будет тчк Я бы рекомендовал осмотреть сектор от 80° до 140° компаса, центром которого является палатка, и от нее, как сказано, примерно на десять пятнадцать миль. Во всяком случае еще раз глубочайшим образом благодарю вас от всего моего сердца

Нобиле».

Меня тронула телеграмма этого истерзанного человека. Я хорошо понимал, как тяжко ему было вдали от своих товарищей, в совершенном бессилии оказать им какую-либо помощь.

Я и мои друзья, Орас и Егги, со всею серьезностью отнеслись к предложению генерала Нобиле.

Тем временем наступил густой туман и мы, вообще, никуда не могли двигаться. Площадь, которую по просьбе Нобиле мы должны были осмотреть, равнялась около 100 кв. мил., если считать сектор с радиусом в 15 миль при центральном угле в 50°. Для тщательного осмотра ледяных полей с корабля, понадобились бы пара десятков дней, тогда как самолетом или лучше всего двумя самолетами, это можно было бы сделать за несколько часов. Однако, в своей телеграмме Комитету я указал, что я сделаю попытку произвести эти поиски, хотя без помощи самолетов, я мало верил в их целесообразность.

В 1 час 13-го июля я послал радио:

«Москва Осоавиахим Уншлихту

Еще за три мили до лагеря Вильери мы заметили опрокинутый аэроплан, палатку тчк Итальянцы давали дымовые сигналы, услышав громкую сирену «Красина» тчк Мы подошли вплотную к ледяному полю тчк Я и Орас с товарищами спустились по трапу на льдину где ожидали итальянцы тчк Нас сердечно обнимали безконечно были рады тчк Оказывается вся их надежда была на «Красина», но они не ожидали столь быстрого прихода тчк Сейчас Вильери Трояни Профессор Бегоунек Чечиони Биаджи на корабле тчк Все здоровы только у Чечиони сломана нога, но заживает тчк Все по детски несказанно счастливы, что снова возвращены к жизни тчк Горячо благодарим Комитет тчк Сейчас грузим аэроплан тчк Едва подошли к льдине зпт как наступил туман тчк Мы его переждем, чтобы пойти к острову Фойн зпт где может быть находятся люди, потом постараемся пройти Чухновскому, забрать их, тогда уже Вирго-бей тчк Только что получили телеграмму Нобиле, где горячих выражениях благодарит просит искать третью группу тчк На небольшом расстоянии попытаюсь это сделать тчк Если серьезно приняться, надо грузить уголь Адвент-бей тчк Команда Комсостав горяче приветствуют Комитет — инициатора помощи итальянской экспедиции

Самойлович».

В 7 часов 13 минут того же дня я ответил генералу Нобиле:

«Сердечно благодарю вас за любезную телеграмму. Я сделал только то, что должно было быть совершено. Что касается поисков группы с дирижаблем, то я полагаю, что без самолетов поиски будут бесполезны. «Красин» не имеет достаточно угля на три-четыре недели, которые необходимы для поисков без самолетов. В таком случае мы должны будем пойти в Адвент-бей для погрузки и уже после этого вернуться для поисков Самойлович».

Я решил стоять у ледяного поля, пока я не получу точный ответ от итальянцев.

Когда я вышел на мостик, все уже было погружено на «Красин» и молодежь из нашей команды играла в футбол на слегка подмерзшем ледяном поле. Там, где только что веяло смертью, раздавались крепкие бодрые возгласы игравших, сильные фигуры которых мелькали по снеговому покрову.

Вскоре туман настолько сгустился, что даже в футбол невозможно было играть. Я подумал: — «что сталось бы с Цаппи и Мариано, если бы он наступил сутками ранее?» —

Когда я спустился в кают-компанию, там была уже тишина. Все спали тяжелым, беспокойным сном после дня, в течение которого так много пережили.

На левом диване крепко спал Биаджи. У него было спокойное лицо человека, уснувшего после долгой изнурительной работы.

На утро мне рассказывал профессор Бегоунек, что с непривычки к чистой постели и теплому помещению, они всю ночь не могли уснуть.

К утру все собрались в кают-компании. Трояни сидел в углу с Джудичи и сосредоточенно просматривал какую-то книгу, — у него было измученное, желтоватое лицо. Он был совсем болен и вскоре доктор уложил его в лазаретную койку. Профессор Бегоунек сидел у края стола за чашкой чая, он с наслаждением потягивал русскую папироску. Его свежее, чисто выбритое лицо выражало спокойствие и он терпеливо отвечал на многочисленные расспросы окружающих. Рядом со мной сидел Вильери и со своей располагающей улыбкой объяснял мне маршруты, совершенные дирижаблем «Италия». Маленький живой Биаджи что-то оживленно рассказывал Джудичи, по итальянски, а седовласый Чечиони, уже без бороды, сидел довольный в глубоком кресле, вытянув больную ногу и спокойно

прислушивался к незнакомой ему речи. Чечиони, как и Биаджи, говорил только по итальянски и не понимал английского, французского и немецкого языков, на которых говорила интернациональная компания, собравшаяся за столом.

Из рассказов наших спутников, постепенно стала вырисовываться вся картина катастрофы дирижабля «Италия» и жизни на льдине в течение 48 дней.

## ГЛАВА XII

Жизнь на льду с 25 мая по 12 июля. — Как объясняет Нобиле свой полет с Лундборгом. — Тяжелая болезнь Мариано. Вопрос о поисках третьей группы. — Обмен радио с Муссолини. — Поток приветственных телеграмм. Вопрос о поисках группы Алессандрини.

В момент катастрофы, в передней гондоле находились Нобиле, Мариано, Цаппи, Бегоунек, Мальмгрен, Тройани, Чечиони, Биаджи. Механик Помелла был занят у среднего мотора и пал первой жертвой, когда гондола ударилась левой стороной. Остальные были сброшены на лед.

У Нобиле были сломаны нога и рука и повреждена голова. Недалеко от него лежал Чечиони, также со сломанной ногой. Вся левая часть корпуса Мальмгрена была сильно разбита. Остальные же были, более или менее, благополучны.

Дирижабль, освободившийся от гондолы, части продовольствия и пр., был облегчен, примерно, на 5000 кгр., и медленно стал под углом подыматься вверх, удаляясь в восточном направлении.

Вместе с оболочкой дирижабля были унесены 6 участников экспедиции Нобиле: Понтремоли, Алессандрини, Ардуино, Лаго, Чиакко и Каратти. Если принять во внимание, что при облегчении на 1,5 кгр. дирижабль подымался на 1 метр, следует предположить, что дирижабль мог достигнуть высоты до 3000 метров. Вскоре после падения, Чечиони и другие заметили на горизонте, в расстоянии около 30 километров, серый дым, который подымался со льда на высоту до 100 метров, на которой держался туман.

Дым виден был в течение 15 минут. Трудно было объяснить причину его возникновения, — появился ли он вследствие взрыва на дирижабле, или унесенные с оболочкой со льда давали дымовой сигнал. Мальмгрен один из первых пришел в себя и стал вместе с другими осматриваться кругом; при этом было обнаружено, что из гондолы упала провизия, палатка, радиоаппарат, аккумулятор, навигационные инструменты и револьвер с патронами. Дело в том, что часть этих вещей находилась в особом мешке, содержавшем все необходимое для той партии, которая должна была быть спущена с дирижабля на лед с целью научных исследований.

Помелла был похоронен во льду, но уж через некоторое время пришлось выстрелом из револьвера отпугнуть медведя, приближавшегося к трупу.

Через несколько часов после катастрофы, Биаджи наладил радио-передачу, и в 16 часов понеслись в эфир первые звуки SOS. SOS... в Арктике!

Биаджи прислушивался. Никто не отвечал. Тем временем Мариано, при посредстве трех хронометров и секстана, определил астрономические координаты места — они оказались 81° 14' сев. широты и 25° 25' восточн. долготы от Гринвича.

Общее количество провизии было около 170 клгр., что могло хватить при рационе в 300 гр. человеку — на 80 дней. По счастью, через три дня после падения, Мальмгрену удалось двумя выстрелами из револьвера убить медведя, в расстоянии 50 метров от палатки, что, конечно, в значительной мере улучшило общее положение группы.

После ухода троих: Мальмгрена, Цаппи, Мариано, для группы Нобиле наступили тяжелые времена: радио-связь все еще не налаживалась и с каждым днем падала надежда на спасение. В особенности они были разочарованы, когда узнали, что их ищут не там, где они в действительности находились.

Только 6-го июня было перехвачено, взволновавшее всех, известие, сообщавшее, что в СССР были услышаны сигналы. То был наш радио-любитель Шмидт, который 3-го июля принял радиограмму, посланную Биаджи. Она гласила: SOS. Italia General Nobile Isole Foyn». Шмидт понял, как «Itali Nobile Franz Josef SOS SOS SOS SOS terra tengo». На следующий день сигналы были услы-

шаны на «Читта ди Милано», но возбудили сомнение и комендант Романья запросил номер военного удостоверения Биаджи. С этого времени была налажена связь с группой Нобиле.

Тем временем, вследствие обращения Итальянского Правительства к Норвежскому, были посланы на Шпицберген два судна для оказания помощи участникам экспедиции Нобиле — «Гобби» и «Браганца», на которой находились самолеты двух выдающихся норвежских летчиков: Рийсер-Ларсена и Люцов-Гольма.

В десятых числах июня были получены сообщения, что из Архангельска вышел «Малыгин», а из Ленинграда отправился ледокол «Красин». Но, по словам проф. Бегоунека, они не придавали вначале большого значения походу наших ледоколов.

После получения сведений о начавшихся полетах, настроение группы сразу изменилось: никто из находившихся на льдине теперь не сомневался, что помощь будет оказана им в том или ином виде.

В особенности, большие надежды возлагались, конечно, на самолеты. И действительно, 17 июня они впервые услышали шум мотора, — то был Рийсер-Ларсен, который, однако, не мог увидеть палатку: вследствие неправильности карт, он искал ее западнее. Итальянский летчик Маддалена также не обнаружил палатки при первом полете. Но 20-го июня он летал вторично, однако, несмотря на то, что самолет имел радио, — он уже повернул прочь от палатки, как заметил солнечные блики, бросаемые Чечиони при посредстве зеркала из станиоля. Тогда Маддалена повернул, в течение $1^1/_2$ часов кружился над палаткой и сбросил на лед ботинки, оружие, аккумуляторы, резиновую лодку, апельсины и лимоны.

В тот же день летали аэропланы Ларсена и три шведских, которые, однако, не обнаружили лагеря Нобиле. 22-го июня еще раз прилетал Маддалена в сопровождении Пенцо на «Дорнье-Валь». Они снова сбросили ряд необходимых предметов. Вечером того же дня был спасен Нобиле.

После отбытия Нобиле во главе группы, находившейся на льду, стал Вильери, который был утвержден в этом посту особой радиограммой Морского Министерства.

Второй полет Лундборга окончился печальной неудачей. Спустившись посредине ледяного поля, самолет ударился

о ледяные торосы и опрокинулся, причем летчик остался невредимым. Лундборг занял место Нобиле.

Лагерь был перенесен на ледяное поле, где остался самолет, и группа с нетерпением стала ждать помощи, тем более, что была получена ободрительная телеграмма Нобиле. Однако, помощь не приходила, что особенно действовало на нервы Лундборга. Он внес предложение оставить больного Чечиони, обеспечив его всем необходимым, самым же двинуться по льду к островам. Однако, это предложение не встретило сочувствия. Вильери воспротивился также другому намерению — отправиться всем вместе по направлению к островам. Проф. Бегоунек прав, когда пишет в своей книге, что это путешествие привело бы к гибели всех.

Тем временем, шведская экспедиция, перенесла летную базу на о. Есмарк, в 14-ти километр. от группы, откуда 6-го июля лейтенант Шиберг вылетел на спортивном самолете «Мот» и благополучно снизился на льдину, где находилась группа Вильери и Лундборг, произведенный к тому времени в чин полковника, как сообщали о том газеты, сброшенные шведами на лед.

Лундборг был спасен, на ледяном поле остались снова пять человек. Теперь вся надежда была на «Красин» и он эти надежды оправдал.

— Когда я услыхал вой вашей сирены, — говорил, улыбаясь, проф. Бегоунек, — это было для меня лучшей музыкой, которую я когда-либо слышал.

Я зашел в лазарет, чтобы проведать наших больных.

Цаппи сидел на койке в чистом белье, он очень обрадовался мне, опустил ноги на пол и просил открыть иллюминатор, так как ему было очень жарко. Он был крайне недоволен, когда ему объяснили, что этого нельзя сделать, так как койка Мариано расположена вблизи иллюминатора. В разговоре со мной Цаппи высказывался против розысков третьей группы и стал мне быстро, нервно доказывать, что группа с дирижаблем несомненно погибла и поиски ее будут простой потерей времени.

Цаппи уже совсем оправился. Незадолго до того ему была сделана клизма и доктор изумлялся обилию вышед-

шей массы и, наоборот, крайне незначительному количеству ее у Мариано.

Я подошел затем к Мариано и наклонился над ним. Вид у Мариано был очень тяжелый и даже для неопытного глаза он выглядел очень плохо, на щеках его горели яркие красные пятна, глаза были закрыты и он неспокойно дышал. Когда я погладил его горячую руку, он полуоткрыл глаза, тяжело приподняв веки, узнав меня, совсем открыл их, и тихо. по детски улыбнулся.

— My dear professor, My dear professor — (Мой дорогой профессор, мой дорогой профессор) и взял мою руку в свои слабые горячие руки. Я не хотел дольше его беспокоить, отошел в сторону, — здоровье Мариано меня крайне тревожило.

«Неужели же мы не сохраним этого человека, ставшего теперь таким близким для нас?» — думалось мне.

Тройяни лежал в койке и читал книгу. Пришлось уложить и профессора Бегоунека, который испытывал сильные ревматические боли. Только Вильери и Биаджи чувствовали себя совсем хорошо. То один, то другой из лежавших в лазарете беспокойно вглядывались через иллюминатор в туманную, молочную мглу и спрашивали меня, долго ли еще будем стоять на месте.

Я решил, однако, выждать разведки аэропланов и телеграфировал в 17 часов 30 минут:

«Генералу Нобиле «Читта ди Милано».

Просьба сообщить намерены ли вы произвести поиски группы дирижабля при помощи гидропланов тчк В таком случае буду ждать на месте у палатки Самойлович».

Туман стал еще гуще и на палубе было серо и неуютно. К вечеру снова все собрались в кают-компании. Уже прошла некоторая неловкость первых часов знакомства, мы совсем сблизились, сдружились со спасенными и команда старалась всячески оказать этим людям свое внимание. С удивительной чуткостью поняв, как им хочется скорее вырваться из этих угрюмых мест, скорее вернуться к своим близким и родным людям, они решили развлечь их по своему. В полном составе явился в кают-компанию оркестр

балалаечников и наши певцы, некоторые из которых обладали прекрасными голосами.

Полились русские песни, сначала печальные, а потом плясовые такие бурные и захватывающие. Все молча слушали эти чудесные мотивы и каждый был погружен в свои мысли. Я не мог не думать о печальной судьбе других, тех шести, которые были унесены с оболочкой дирижабля. Сумеем ли мы и их вернуть к жизни?

Как раз в самый разгар пения и пляски, я получил ответ на мою радиограмму, о поисках третьей группы.

«0 часов 07 минут «Красину»

648 В соответствии с указаниями моего правительства которые только теперь получены я не считаю необходимым итти на поиски третьей группы в настоящее время без самолетов и жду вас чтобы взять спасенных на борт тчк Будьте любезны прибыть в Кингс-бей зпт если для вас это неудобно я встречу вас в Адвентбее.

Читта ди Милано».

Я не сомневался, что у Итальянского Правительства, в то время, были свои основания не предпринимать дальнейших поисков. Я однако задавал себе вопрос: «почему же нельзя было использовать другие, иностранные самолеты, которые тогда были в полной исправности. Тем более, что, как потом оказалось, вопрос о дальнейших поисках волновал не одних нас.

Забегая немного вперед, я приведу здесь обмен радиограмм, который произошел двумя днями позже.

П. Ю. Орас получил от начальника шведской экспедиции лейтенанта Торнберга запрос:

«16 июля 8 часов 42 минуты. —

Получил ли «Красин» какие либо сведения о группе с дирижаблем и о ее положении. Какие имеются планы для ее спасения. Торнберг».

Орас ответил Торнбергу в 12 часов 01 минута:

«Когда мы были около места группы Вильери, мы предложили Нобиле организовать воздушную разведку группы дирижабля. Во время разведки мы предполагаем оставаться на месте. Через двенадцать часов мы получили ответ, что Итальянское Правительство решило отказаться от воздушной разведки. Больше никаких новостей о группе

дирижабля нет, но мы, наверное, при встрече с Нобиле этот вопрос обсудим. Мы приняли на борт свой самолет.
Орас».

«Орасу 16/VII. 16 часов 35 минут. — Сердечно благодарю за весьма ценные сведения. Нобиле не уведомил шведскую экспедицию о вашем предложении относительно организации воздушной разведки группы дирижабля.
Торнберг».

Я был крайне удивлен, почему Романья ди Манойя, не имея в распоряжении своих самолетов, не запросил шведов. Я нисколько не сомневаюсь, что они с величайшей готовностью произвели бы разведку, так как имели вполне годные для полета аппараты.

Наш самолет потерпел аварию и только от «Малыгина», экспедиция на котором горела желанием нам помочь, я получил радиограмму:

«13 часов 40 минут 13/VII «Красин» Самойловичу.

Прошу срочно сообщить имеемые сведения местонахождения ненайденной группы дирижабля также предполагаемые вами ближайшие действия «Красина». Визе».

Я ответил:

«Точных сведений третьей группы нет. Думаю итти выждав погоду остров Фойн затем Чухновским потом углем. Передайте сердечный привет Гарри Волонтею за их приветствия Самойлович».

В ответ я снова получил от них радио:

«3 часа 42 минуты 13/VII «Красину»

Горячо приветствуем экспедицию «Красина» тчк Вы еще раз вписали славную страницу в историю завоевания Арктики Визе».

Что нам оставалось делать после телеграммы Читта ди Милано? Раз сами итальянцы просят нас скорее доставить спасенных к ним, я принял решение повернуть обратно.

В 16 часов 40 минут 13/ VII, «Читта ди Милано» передало нам телеграмму Бенито Муссолини:

«Красину» 664 Я передаю следующую телеграмму полученную от нашего премьерминистра (эта часть радио-

граммы была написана по английски, потом шел итальянский текст).

Профессору Самойловичу.

Вы совершили дело, которое станет достоянием истории. Вы работали в тяжелых условиях Арктики с целью выполнить задачи благородной гуманности. От имени всех итальянцев благодарю вас, а также от моего имени благодарю всех ваших сотрудников Муссолини».

Я ответил следующей радиограммой:

«Читта ди Милано.

Прошу передать вашему премьерминистру Муссолини следующее (эта фраза была написана по-английски, дальше шел русский текст).

Господину председателю совета министров Муссолини. От своего имени и всех участников экспедиции приношу вам, господин председатель совета министров, свою сердечную благодарность за лестные для нас слова вашей любезной телеграммы. Благодаря исключительной энергии общественных кругов союза и огромной помощи Советского Правительства мы счастливы были спасти тех людей, которые во имя науки и прогресса человечества жертвовали своей жизнью. Самойлович».

Между тем, здоровье Мариано вызвало у доктора Средневского серьезнейшие опасения. На правой ноге открылась гангрена, температура больного доходила до 39° и нужно было предпринять экстренные меры, надо было ампутировать ногу. Я советовался по этому вопросу с Вильери и он был также крайне обеспокоен и озабочен. По тщательном обсуждении с доктором, который считал, что все же два-три дня можно рискнуть переждать, мы и решили отложить операцию.

В то же время доктор сообщил мне, что со здоровьем команды было не совсем благополучно. За сутки заболело желудочными болезнями 28 человек. По его мнению, причиной этому послужила недоброкачественная непрокипяченая вода со значительной примесью соленой воды. Я просил доктора самым тщательным образом следить за здоровьем наших людей.

Вследствие тумана и плохой видиомсти (от 1/4 до 1-й мили), мы не могли точно определить свое место. Не-

смотря на слабый ветер в полбалла или даже полный штиль, нас все же дрейфовало, повидимому, к норду. Во всяком случае, глубины менялись каждую вахту: в 4 часа глубина была измерена 190 сажен, а в 12 часов — 216 сажен. Величину дрейфа невозможно было определить и счислимое наше место было: широта 80° 38,5', долгота 29° 13' Ost.

Существовало ли здесь поверхностное течение в определенном направлении, трудно было сказать. Во всяком случае, движение группы Вильери и Цаппи говорят скорее за то, что дрейф льдов вблизи берега Северо-Восточной Земли зависел, главным образом, от ветров и приливо-отливных течений.

В ночь на 14е июля, температура воздуха упала до — 2,2° Ц. (23 часа). Туман начал проясняться. Я запросил Чухновского о состоянии льда в его районе. В 1 час 16 минут я получил от него радио:

«Горячо поздравляю с успехом тчк К востоку от Мартенса по параллели 80° 40' проходит граница между сплоченными льдами битым льдом северу и сплошным типа берегового припая к югу тчк Восточнее меридиана Платена граница опускается к юго-востоку. Чистая вода была видна на север и запад от Севен Айланд (Семи Островов). Нам очень нужна соль продовольствие табак посуда аптека примусовые иголки мыло чулки и тряпки. Просим сообщить широту долготу где подобрали Вильери Чухновский».

В связи с этой радиотелеграммой П. Ю. Орас послал капитану Торнбергу, начальнику шведской экспедиции, телеграмму:

«Когда будете производить полеты над Чухновским, просьба сбросить ему соль, сковородку. Самолет Лундборга погружен на борт «Красина» Орас».

От капитана Торнберга, начальника шведской экспедиции, получена радиограмма:

«Орасу. Вчера (т. е. 12 июля) сняли с острова Фойн капитана Сора и Ван-Донген. Две собаки, снаряжение оставлены на северной оконечности острова. Поздравляем вас с громадным успехом. Просим взять на борт самолет Лундборга. Торнберг».

Наверху: Рийпс-бей
Внизу: Аэроплан Чухновского в Рийпс-бее подводят к «Красину»

Глетчер в Кингсбее

Самолет к тому времени уж был погружен на «Красин».

Я отдал приказ готовить машины. В 3 часа 25 минут дан был ход в обратном направлении. Туман был несколько слабее, но лед доходил до 8 баллов и «Красин» снова начал свою тяжелую работу.

На льдине смерти мы оставили пестрые флаги, чтобы легче было ее распознать, если впоследствии пришлось бы снова повстречаться с нею.

При нашем отходе на мостике находился один Вильери, остальные его товарищи были в каютах. Мы спокойно отвалили от льдины, где было так много пережито, и Вильери еще много раз оборачивался и провожал ее глазами, пока она не скрылась за торосами крупных льдин. Итальянец с вниманием и интересом наблюдал, как работает ледокол и все удивлялся его силе.

— Теперь я понимаю, — сказал он мне, — почему вы выдвинули идею о посылке именно «Красина». Ледокол полностью оправдал возлагавшиеся на него надежды. Даже не зная его мощи, — продолжал Вильери, — мы инстинктивно верили в то, что только «Красин» может нас спасти.

Ледокол, действительно, легко поджимал под себя, крошил и колол льдины, в то время уже сильно разъеденные. И все же за первую вахту мы прошли не больше одной мили. Но постепенно лед становился все разреженнее и за вторую вахту мы прошли уже 14 миль.

Нам приходилось очень часто брать глубины в этих мало исследованных местах. Они были небольшие, однако, иногда смущали своими резкими изменениями.

Вообще, мелкое море у Северо-Восточной Земли имеет большие глубины лишь в заливах, насколько мы могли судить впоследствии по Рийпс-бей, куда мы зашли за нашими летчиками.

Вследствие того, что капитан Сора и Ван-Донген были забраны шведами с острова Фойн, наш маршрут изменился и мы могли итти прямо к мысу Вреде. Правда, на острове Фойн оставались еще живые существа — две собаки, которых не могли забрать на гидросамолеты. Но как мне ни было жалко этих бедных, преданных человеку животных, однако, я не мог больше терять времени.

Между тем я получил прекрасное доказательство соли-

дарности в совместной работе. Комендант «Браганцы» телеграфировал:

«Этим утром в два часа мы послали санную партию к мысу Вреде стоп Наше место 80° 32' и 21° 30'.

Браганца».

«Благодарю вас очень за ваше великодушное действие» ответил я по радио.

Нашим радистам в этот день, как, впрочем, и все последующие дни, приходилось очень туго. Мы получали бесчисленное количество поздравительных телеграмм из Союза и из Италии от родных и близких спасенных.

Из Москвы были получены радиограммы от т. т. Микояна, Баранова, редакции «Известий», ВОКСа. Из Ленинграда — от Академии Наук, Института по Изучению Севера, Аэроарктики и многих других, для перечисления которых у меня нет места. Я позволю себе теперь выразить всем этим учреждениям и лицам, часто совсем нам незнакомым, нашу глубочайшую сердечную благодарность. Тогда наше радио было настолько перегружено, что лишь через много дней мы смогли отвечать на приветствия.

Уже в 10 часов 30 минут открылся остров Фойн. С сожалением я подумал об оставшихся там животных. Весь день мы шли в сильно разреженном льду.

Вскоре мы прошли то место, где мы всего два дня тому назад подобрали Цаппи и Мариано. На этом месте была уже чистая вода, — мы, действительно, взяли этих бедняг в последний момент. Юго-восточным ветром лед отогнало от берегов на 20—30 миль, отрицательная температура воздуха доходила до 1,3° Ц. (16 часов). Мы с хорошей скоростью шли вперед, делая каждую вахту от 10 до 13 миль. Глубины здесь продолжали быть незначительными, сильно колеблясь в своих размерах.

Ночью шведы сообщили нам более подробные сведения о взятии Сора.

«Красин» Орасу.

С острова Фойн взяты капитан Сора и Ван-Донген. Третий из группы остался на Кап Платене. Вероятно, взят экспедицией на собаках, высланной с «Браганцы». Острова Брок, Фойн и Шиблер осмотрены с самолетов, которые взяли группу Сора. Зайдет ли «Красин» в какой-либо порт Шпицбергена.

Торнберг».

П. Ю. Орас ответил, что мы вели наблюдения в поисках третьего человека из группы капитана Сора и надеемся скоро взять наших летчиков, после чего мы предполагали зайти в Адвент-бей.

По мере приближения к нашей летной партии, мы все чаще сносились с ними. От Чухновского я получил две радиограммы:

В 19 часов 35 минут:

«Самойловичу.

Предполагаю, что по состоянию льда, ближе всего к нам подойти от Норд-Остланда с севера. Просьба — когда движение там будет затруднено, выслать по льду двадцать человек лыжами, шасси, запасные полуоси, хвостовую лыжу, тонкий трос, домкраты, десять брусков, стальной трос, проволоку, два деревянных винта, доски, гвозди и плотника. Остальная мелочь по указанию Федотова Чухновский».

В 20 часов 09 минут:

«Самойловичу.

Прошу передать приветствующим нашу искреннюю благодарность и заверение в том, что мы счастливы быть полезными Советскому Союзу в деле науки. Все здоровы У Шелагина небольшое расстройство желудка.

Чухновский, Алексеев, Страубе, Шелагин, Блувштейн.

В 23 часа 30 минут 14/VII я сообщил Чухновскому:

«Пришли Кап Платен. Идем к Вреде. Смотрите. Даем сирену. Наше место 80° 31,2' с. ш. 20° 44' в. д.

Самойлович».

Опять сирена отдавалась эхом среди мрачных прибрежных скал Северного Шпицбергена. Ее раскатистый звук призывал третьего спутника Сора, который по сведениям Шведской Экспедиции, находился у Кап Платен, и давала знать летчикам о нашем приближении. Мы везли им семь спасенных людей и целый ворох новостей и интересных рассказов.

В районе Кап Платен мы, без особых затруднений, шли среди битого льда. Большими полосами тянулась чистая вода. Глубины здесь 100—115 метров. К востоку от Кап Платен хорошо был виден небольшой глетчер. Лед был

разреженный, но сильно сгущался по направлению к Кап Вреде. Северная часть Северо-Восточной Земли представляла собою сглаженное плато, вышиной не более 300 метров, а вся внутренняя часть фиордов была покрыта еще сплошным зимним льдом.

В 4 часа 15 июля мы подошли к его кромке и стали в нем пробиваться. Хотя лед был еще сплошным, мощностью до одного метра, но летняя температура оказала на него свое влияние, — снег, покрывавший его, значительно уже стаял и образовал целые озерки воды на его поверхности. Самый лед стал более вязким, не кололся так звонко, как еще две недели тому назад, — «Красин», как в воске, застревал в нем. Приходилось много раз делать перекачку воды с одного борта на другой и итти переменными ходами. Местами, когда попадался тяжелый, торосистый лед до 1½ метров мощности, приходилось особенно трудно, в таких случаях действовали ударами. Но вместе с тем попадался и слабый лед, толщиной до 25 сантиметров. Мы стремились возможно ближе подойти к самолету. По моей просьбе П. Ю. Орас вошел в связь с Б. Г. Чухновским.

«Орас — Чухновскому:

Каков ваш пеленг на нас. Глубина у нас 90 сажен. Пробиваем лед. Идем вперед. По счислимому месту до вашей точки 6 миль. Зажгите что-нибудь. Давайте дым. Каков в вашем районе лед битый или сплошной?»

«Чухновский — Орасу.

Находимся одной миле от берега около глубины 101 по карте № 303. Через пять минут пускаем ракету тчк Ваш пеленг на нас примерно 185°. Расстояние 10 миль. Приступаем к устройству костра. Лед 80 сантиметров берегового припая с мелкими торосами до одного метра».

Впоследствии оказалось, что мы были в 12 милях от самолета.

Между тем, здоровье Мариано сильно ухудшалось. Температура доходила до 40° и гангрена распространялась все выше. Доктор Средневский был чрезвычайно встревожен. Считал, что операцию необходимо сделать возможно скорее, но он не хотел брать на себя ответственность за жизнь только что спасенного человека и настаивал на при-

влечении к этому делу также итальянского врача. С Вильери мы снова стали обсуждать положение Мариано. У нас возникал проект присылки врача на аэроплане к Кап Вреде, где имелась по словам Чухновского, хорошая посадочная площадка. Беспокоило также, что у Мариано никак не налаживался желудок, но это обстоятельство было второстепенным. Надо было окончательно решить, как быть с операциею. По тщательном обсуждении всех обстоятельств и в связи с заявлением доктора, что можно подождать до следующего дня, — мы так и сделали.

Стояла прекрасная погода, — полное безветрие при + 4° Ц. (3 часа). Воздух был необыкновенно ясен и прозрачен, это был один из тех ясных дней (вернее ночей), которые тем более восхитительны, что они столь редки летом в полярных странах. Можно было видеть далекие горы и острова за много десятков миль.

С правого берега в 15 милях уже давно были видны «Семь Островов», у которых всего лишь одну неделю тому назад «Красин» стоял тяжело сдавленный полярными льдами. Как недавно и как давно это было!

Когда я всмотрелся на один из группы Семи Островов — остров Нельсон, то хорошо знакомые очертания его показались мне принявшими какую-то необычную форму. Крутые скалы берегов этого острова заканчивались высокой призмой. И вдруг я увидел, как на моих глазах призма эта стала расти кверху, а усеченная пирамида, на которой как бы была насажена призма, начала разростаться вширь. В бинокль, и даже простым глазом, можно было видеть этот рост в вышину и в ширину. Больше, чем вдвое, увеличился этот остров в своем размере, потом постепенно снова стал снижаться и принял свои прежние очертания.

Нельзя было оторвать глаз от этого замечательного явления, которое объяснялось, так назыв. р е ф р а к ц и е й. Благодаря нагреванию воздуха солнечными лучами, он в разных слоях принимаст различную плотность, вследствие чего предметы отражаются в них под разными углами и принимают иногда совершенно фантастическую форму. Обычно, это интересное явление выражается в том, что острова, горы, корабли представляются в опрокинутом виде — горы вершинами вниз, суда мачтами к морю. В море

часто виднеются несуществующие острова, суша. «Марево» — зовут это явление архангельские поморы.

Вследствие рефракции, часто можно видеть сушу за много десятков миль именно потому, что она как бы приподымается и становится видимой даже не смотря на закругленность земной поверхности, из-за которой, при обычных условиях, она не должна была быть заметна.

Рост о. Нельсона продолжался свыше часа и гораздо скорее потом он принял свой постоянный вид.

К 6-ти часам мы вошли в более разрыхленный лед, по прежнему сплошной, но очень слабый. На нем было еще издали заметно большое количество черных точек, это было настоящее лежбище тюленей. Когда мы подошли ближе, я насчитал их 21 штуку. Они лежали, греясь на солнце у проделанных ими отдушин (лунок) во льду. Обычно, в солнечную погоду тюлень любит погреться на солнце, он с этой целью вылезает на льдину или на кромку припая, или же, проделывает отдушины в слабом льду, пробуравливая его своим телом. Такие лунки наблюдаются иногда даже во льду, мощностью в метр.

Уже к полдню погода сильно испортилась. При температуре в 2° Ц. при слабом ветре от NO пошел сильный дождь и спустился туман. Мы с трудом двигались в вязком льду и прошли за вахту всего три с половиной мили. Я очень боялся за целость наших винтов и руля, но мы уже были в четырех милях от самолета и я питал надежду, что все обойдется благополучно.

Через три часа, наконец, увидели самолет, в пасмурную погоду он казался маленьким темным пятнышком, мы продолжали итти к нему с большими трудностями, — то и дело приходилось делать перекачку, бить лед с разбега, брать глубины. Ведь во всем Рипс-бей, куда мы зашли, имелась на карте только одна глубина в 101 сажень как раз у того места, где стоял наш самолет «Красный Медведь». Но берег оказался весьма интересен, глубины были не меньше 100 сажень.

К 18 часам температура упала до 0,6° и крупными хлопьями пошел снег. Он падал на палубу, винты, лебедки, краны, — «Красин» принял зимний облик.

Чем дальше мы продвигались вглубь острова Рипс, тем труднее нам приходилось, лед становился все плотнее. На-

конец за вахту с 16 до 20 часов прошли всего одну милю. Измерив глубину в 150 сажен, грунт камень, мы решили, наконец, остановиться в расстоянии одной мили от самолета, который на таком расстоянии легко можно было подтащить к кораблю.

Пройти к Чухновскому и его товарищам вызвались радист Юдихин и сотрудник «Комсомольской Правды» Кабанов. Как раз к этому времени наш кок изготовил очень вкусные московские пирожки, которые наши передовые и захватили с собою, вместе с небольшой бутылкой спирта. С ними я послал короткую записку:

«Дорогие друзья,

приветствую вас. Нам дальше итти очень трудно, — боимся за руль и лопасти. Можете ли самостоятельно подойти самолетом и надо ли вам что либо помимо того, что написано было в депеше. Будем слушать радио.

Жму ваши руки. До свидания.

Ваш Р. Самойлович
15 — VII — 28».

После спасения итальянцев продвигаясь к нашим летчикам, приходилось думать о программе нашей дальнейшей работы. Свою точку зрения, которая несколько расходилась с морской частью нашей экспедиции, я изложил в депеше, посланной в полдень 15/VII.

«Москва Осоавиахим Уншлихту.

12 часов пятнадцатого находимся широта 80° 18,5' долгота 22° 20' в четырех милях от Чухновского тчк Форсируем зимний лед ударами продвигаемся полмили в час тчк После погрузки аэроплана взятия людей иду Кингс-бей сдать спасенных итальянцев на Читта ди Милано тчк В дальнейшем предлагаю поиски Амундсена к востоку от мыса Лей Смит до Земли Франца Иосифа можно будет применить гидроплан тчк Зайти также Землю Франца Иосифа также научных работ и задач тчк Для этого необходимо пополниться углем сделать некоторый ремонт тчк Уголь можно взять Адвент-бей также воду тчк Лопасть может быть поставим собственными силами тчк Руль можно будет исправить только доке займет не более трех дней тчк Тогда надо итти предварительно Норвегию тчк Лучше последний ремонт руля произвести однако можно итти с

осторожностью и так зпт поставив только лопасть тчк Относительно угля стармех сомневается в пригодности здешнего угля для «Красина» тчк мое личное мнение взять здесь уголь воду наставить лопасть итти на восток тчк Срочите
Самойлович».

Мне мало улыбалась большая потеря времени при варианте, когда нам придется зайти в Норвегию. Я знал, что поход на юг, ремонт корабля, — возвращение опять на север, займет не одну неделю. Я долго совещался с морским нашим командованиием, — наши моряки стояли на своем: они считали безусловно рискованным продолжение поисков без ремонта в доке. В результате, я дал вторую депешу в Москву:

«Дополнение сообщаю что морской состав экспедиции сомневается возможности дальнейшей работы во льду без производства ремонта руля тчк Считает для этого необходимым заход Норвегию тчк Условия плавания льдах улучшаются Самойлович».

Как всегда, в те моменты нашей работы, когда выполнение той или иной задачи не требовало необходимости принимать немедленно решения, я и на этот раз запросил наш Комитет Помощи, изложив объективно обе точки зрения.

## ГЛАВА XIII

У м. Вреде. — Жизнь летной партии в Рийпс-бей. — Итальянские альпинисты — Нойс и его поход. — Встреча с «Браганца». — Поход капитана Сора и Ван Донген.

После отправки Юдихина и Кабанова к летчикам, я вышел на мостик и с нетерпением ожидал возвращения наших друзей, вглядываясь по направлению к самолету. Вскоре вырисовались две человеческие фигуры, следовавшие в порядочном расстоянии друг от друга, потом еще пять, и затем, к моему великому удивлению, еще четыре человека. Что за чудеса! Партия наших летчиков состояла из пяти человек, двое отправились к ним с корабля, значит, должно было быть сем человек. Я стал снова рассматри-

вать группу ядущих и совершенно точно насчитал одиннадцать человек. Не могли же наши летчики за пять дней увеличить народонаселение Северо-Восточной Земли!

Первым подошел к кораблю незнакомый нам плотный высокий человек с рыжеватыми волосами и светло-голубыми глазами. Это был, как потом оказалось, норвежец Гиальмар Нойс. За ним следовали наши и трое смуглых, бравых итальянца — инженеры Альбертини и Маттеода и сержант-майор итальянского альпийского корпуса Гвальди. Это были крепкие, ловкие молодцы, произведшие очень благоприятное впечатление. Мы видели перед собою ту самую группу, которая с готовностью, за которую мы не могли не быть им глубоко благодарны, вышла два дня тому назад с «Браганцы», чтобы снабдить необходимым нашу летную партию. Впрочем, как мне потом рассказывал Чухновский, итальянцы также забыли захватить с собою соль, но за то они принесли много других необходимых предметов. Эта партия подошла к нашим летчикам одновременно с Юдихиным и Кабановым, посланным с «Красина». Четверым с «Браганцы» пришлось сделать большой круг из-за канала, который был сделан «Красиным» во льду при заходе в Рийпс-бей.

Все радостно встретили наших летчиков. Лица Чухновского и его товарищей сильно обветрились, загорели и покрылись налетом копоти. Мы прежде всего постарались накормить прибывших горячей пищей и обогреть их в нашей кают-компании.

Тотчас же спасенные нами окружили летчиков, им интересно было посмотреть и познакомиться с нашими героями. Цаппи также просил зайти к нему в лазарет Чухновского и борт-механика Шелагина, которым он и Мариано был обязан своим спасением.

На корабле сразу наступило оживление, образовалась значительная итальянская колония, прибавился еще один норвежец, наши летчики. Последние наперебой должны были рассказывать о своем полете и пребывании на льду.

Из предыдущего изложения известно читателю, что Чухновский вылетел и направился к острову Карла XII. Закончив осмотр пака и произведя разведку льдов, самолет возвращался к «Красину», когда вдруг борт-механик Шелагин ворвался в кабину пилотов и вскричал неистовым

голосом «люди, люди . . .» Когда стали все смотреть в направлении, в котором Шелагин увидел людей, то Алексееву показалось, что он видел несколько человек, не менее пяти; Страубе считал, что он видел двух, Чухновский же заметил только одного, который размахивал обеими руками с флагами. Чухновский снизился до высоты пятидесяти метров и сделал пять кругов над льдиной. Кинооператор старался снимать находившихся на льду, но, как впоследствии оказалось, вследствие быстрого движения самолета, летевшего слишком низко надо льдом, на кинофильме ничего не вышло. Когда при обратном возвращении Чухновский не мог из-за тумана отыскать место «Красина», ему ничего другого не оставалось, как совершить вынужденную посадку, место для которой пришлось искать в районе Кап-Вреде. Посадка была сделана весьма удачно, но перед самой остановкой самолет наскочил на крутой, не высокий торос, шасси было сломано и два винта повреждены. Самолет сразу остановился, корпус слегка покачнулся и сел прямо на лыжи. Все спокойно вылезли из самолета и осмотрели повреждения. Стало очевидно, что своими средствами невозможно исправить полученные повреждения. Приходилось ждать прихода «Красина». Однако, снабжение летной партии не было расчитано на длительное пребывание на льду. Вот что Чухновский взял с собою с «Красина»:

| | | |
|---|---|---|
| 1) Сахару | — 7 | кгр. |
| 2) Шоколада | — 7 | кгр. |
| 3) Галеты | — 15 | кгр. |
| 4) Мясные консервы | — 12 | банок |
| 5) Сгущеное молоко | — 12 | банок |
| 6) Кофе | — 500 | грамм |
| 7) Масло сливочное | — 4 | кгр. |
| 8) Грибы сушеные | — 1,1 | кгр. |

Это количество провизии могло с трудом хватить на две недели. По счастливой случайности, Блувштейн и Страубе, в одно из посещений берега, убили двух оленей. Очень трудно было тащить туши убитых зверей за несколько километров, но за то они имели прекрасное свежее мясо. Но так как они не захватили с собою соли, то приходилось варить суп из соленой морской воды. Посуды и сковородок не было с собою, но завхоз Алексеев приспособил консервные банки, а ложки и вилки были также сделаны из жести консервных банок. Большим лишением явилась

невозможность выспаться по настоящему. В кабинку все разом не помещались, приходилось спать по очереди и не больше двух-трех часов. Но все лишения, которые, быть может, при других обстоятельствах казались бы достаточно тяжелыми, переносились очень легко, — летная партия с жадностью ловила все сообщения, приходившие по радио. А ведь известия были захватывающе интересны. Особенную радость и удовлетворение испытали летчики, когда узнали, что были подобраны на льду Цаппи и Мариано.

Много часов прошло в беседах и несмотря на то, что на завтра предстояла большая работа по погрузке самолета, обитатели нашего корабля долго еще не могли уснуть.

В ночь на 16-е июля, вахтенная, палубная и машинная команда приступила к устройству на льду помоста для подъема самолета на ледокол. Теперь уж наши ребята имели достаточный опыт в постройке мостков и работа шла очень быстро. Тем временем другая часть команды была отправлена к самолету, чтобы под руководством механика Федотова приспособить его для перехода к «Красину».

Пока производились эти подготовительные работы, я и мой помощник И. М. Иванов отправились на берег для геологической работы, а В. А. Березкин, в это время, занимался гидрологическими исследованиями.

Мы стояли в одном километре от берега, который террасами шел вверх, достигая в высшей точке от 300 до 350 метров. Коренными породами здесь являются сланцы и известняки, которые несогласно налегают друг на друга, имея падение под углом в 45° на SW и NW. Породы принадлежат, повидимому к ордовичскому (ordovitian) отделу Силура.

Глетчеров на восточном берегу залива у м. Вреде не наблюдается. Самый залив Рийпс-бей глубоко вдается, приблизительно миль на 10 в побережье. Мы съемкой берега не могли заняться, но насколько можно было судить по индивидуальным наблюдениям, карта его отличается большими неточностями. Об этом же мне рассказывал промышленник Нойс, который исходил эти места. В частности, он обнаружил не указанный на картах остров к востоку от острова Рийпс.

Нойс, впрочем, не впервые делал географические открытия. Как большинство норвежских промышленников,

он хорошо разбирался в картах, топографии местности и все свои наблюдения он наносил на существующие карты. Он 13 лет работал на Шпицбергене, из которых последние 6 лет жил там безвыездно. В противоположность нашим промышленникам на Новой Земле, которые снабжаются государством, норвежцы уходят в эти далекие страны по поручению частных предпринимателей, по преимуществу из Тромсе и северных городов Норвегии. Обычно, промышленник отправляется на счет такого предпринимателя, снабжающего его всем необходимым, — оружием, патронами, одеждой провизией на год и больше, за что промышленник обязуется сдавать ему половину промысла. На севере Шпицбергена Нойс — один из немногих, зимовавших там. Он охотился на белых медведей, тюленей, белых и голубых песцов. Интересно отметить, что на Шпицбергене голубые песцы встречаются гораздо чаще, чем у нас на Новой Земле. В то время, как у нас голубой песец не составляет и одного процента, на Шпицбергене на 2—3 белых песца попадается один голубой.

На Северо-Восточной Земле водится также значительное количество оленей, — почти совершенно уничтоженные и напуганные в южной части западного Шпицбергена, они, повидимому, перекочевали на эту Землю. Тот же Нойс видел во время своего летнего похода небольшие стада их и убил трех медведей. Доцент А. Гуль мне рассказывал, что брат этого Нойса убил в прошлом году в Сассен-бей старого оленя с большими рогами, к которым была привязана нога птицы с когтем. По исследованию Даннера олень признан пришедшим с мест, населенных самоедами, повидимому, с европейского севера СССР.

Когда я вечером возвращался с геологической экскурсии, то самолет, постановленный прямо на лыжи, без шасси, под одним мотором двигался к л е д о к о л у. Как неуклюжая птица, он шел переваливаясь, но неровному льду и остановился у помоста.

К этому времени вернулся также доцент Гуль, который совершил геологическую экскурсию в сопровождении Нойса.

В полночь был готов помост и был объявлен аврал для подъема самолета. Вскоре он общими усилиями был снова водружен на своей площадке, после чего помост убрали.

Ледокол пошел в обратный путь. В 7 часов 50 минут «Красин» стал разворачиваться в сплошном льду, чтобы попасть в старый, проложенный им канал. Однако, канал был уже зажат и нам приходилось итти по его кромке, действуя все же ударами во льду мощностью от 25 см. до 1 метра, местами крайне разрыхленном. Решено было итти в Кингс-бей, для того, чтобы передать на «Читта ди Милано» спасенных нами участников итальянской экспедиции.

Мы проходили в районе вод, гидрологический режим которых был совершенно неизвестен. Поэтому, В. А. Березкин усердно работал над взятием проб воды из различных глубин. Таким образом, до Кингсбея нам удалось сделать два гидрологических разреза.

Выйдя изо льда, покрывавшего Рийпс-бей, мы вошли в пловучий лед, среди которого наблюдалось большое количество полыней. Начиная отсюда, нам ни разу уже не приходилось действовать разбегами, ибо лед, по большей части, был мелко-битый и там, где еще 17 дней тому назад, 30-го июня, был сплошной ледяной покров, который мы были бессильны побороть, теперь был легко проходимый для нас мелко-битый лед.

В 13 часов мы увидали впереди по курсу «Браганцу», а через четыре часа «Красин», ловко развернувшись, подошел к левому борту. Старый моряк, капитан Браганцы, Свенсен, был удивлен искусным маневрированием «Красина». Действительно, Браганца казалась совсем крошечным суденышком по сравнению с гигантом «Красиным», однако, последний, с хода подошел вплотную к ней, так, что без сходней можно было перейти на «Браганца».

Тотчас же на «Красин» перешел представитель итальянского командования командор Бальдиццоне. В ответ на его приветствие я выразил ему благодарность за посылку санной партии в Рийпс-бей.

Три симпатичных итальянца с Нойсом перешли на «Браганцу», а на борт «Красина» перебрался доктор Елидо Чендали для пользования и консультации в деле оказания помощи Мариано. Доктор был совсем молодой человек, недавно служивший во флоте.

Наша небольшая итальянская колония извлекла из трюмов «Браганцы» популярное вино Кианти и пара десятков шарообразных фляжек была переправлена к ним в каюту.

Через 20 минут все было готово и «Красин» пошел вперед, идя малым ходом, чтобы дать возможность «Браганце» следовать за собою, однако, уже через полмили «Браганца» не в состоянии была итти даже в канале, который оставлял за собою «Красин», — обломки льда за кормою ледокола были слишком велики для этого суденышка и оно вскоре застряло во льду.

Наш доктор совместно со своим итальянским коллегой тщательно осмотрели ногу Мариано. Так как непосредственной опасности не угрожало, они решили подождать до захода в Кингсбей, чтобы в госпитале «Читта ди Милано», где имелся операционный стол, произвести неизбежную ампутацию.

На «Браганце» мы узнали подробности похода Сора и Ван-Донген.

18 июня инженер Варминг, Ван-Донген и капитан Сора покинули «Браганцу» и на девяти собаках отправились на восток. При подходе к Кап-Платену, Варминг ослеп и его оставили в палатке, обеспечив его продовольствием на один месяц, к нему вскоре вернулось зрение, и он благополучно вернулся к «Браганце». Остальные двое продолжали свой путь, пройдя в первый день более 10-ти километров. Собаки бодро тащили двое саней, на которые были погружены продовольствие, палатки и проч. Передовых собак старались менять через каждые 10 часов. Путь был очень тяжелый, в торосистом льду, и путники неоднократно проваливались в воду. На третий день их путешествия, они пережили сильную бурю, во время которой едва не погибли. После этого они снова продолжали итти вперед, но собаки погибали у них одна за другой и, когда, на 6-й день, они достигли о-ва Брок, у них осталось всего 4 собаки. За недостатком провизии, некоторых собак пришлось съесть. От о-ва Брок они перешли на о-в Фойн, на что они употребили 30 часов. В конце июня снова разразилась сильная буря, — приходилось продвигаться в ледяной каше, со скоростью не больше 100 метров в час. Зная, что группа Нобиле находилась в 10-ти километрах от о-ва Фойн, они пошли по направлению к группе, но не могли обнаружить лагеря. С громадными трудностями им пришлось вернуться обратно к о-ву Фойн. Так как продовольствие уже было съедено, то пришлось убить еще двух со-

бак, которыми и питались. Капитан Сора и Ван-Донген уже совсем потеряли надежду на спасение, когда увидели «Красина», пробивавшегося во льдах. С самой высокой точки о-ва Фойн, 150 метров над уровнем моря, они сигнализировали «Красину» и наша экспедиция их заметила.

В 15 милях от Семи Островов, когда мы были уже у кромки льда, мы увидели с правого борта несколько медведей. Но пока команда охотились за одним, все другие удрали. Поразительна все же выносливость медведя, — тяжело раненый, он все же успел перелезть через несколько льдин. Раненый медведь всегда старается вылезть на лед, так как соленая вода сильно разъедает рану.

В 0 часов 20 минут 19 июля, мы вышли на чистую воду. Ввиду сильной вибрации кормы вследствие потери лопастей, бортовым машинам давался средний и даже малый ход, средняя же машина продолжала работать полным. В то же время, вахтенная смена усиленно производила крепление по походному.

Погода стояла пасмурная при температуре, колеблющейся от + 0,8 до 3° С., при легких ветрах северных румбов, и благоприятствовала гидрологическим работам.

По пути в Кингсбей Н. А. Березкин произвел гидрологический разрез в юго-западном направлении, сделав четыре серии глубоководных измерений.

К утру 19-го июля мы повернули на юг, а в 7 часов были уже на траверзе горы Митры, которая названа так известным полярным исследователем Норденшельдом за свое сходство со священнической митрой. Затем открылись восхитительные три короны, три горы, обрамленные ярко сверкавшими ледниками, и мы повернули в Кингс-бей, в один из красивейших заливов западного Шпицбергена.

У южного берега виднелся дымок пароходной трубы, там стояла «Читта ди Милано», которая так часто упоминалась в наших радиограммах, но которую мы никогда не видели.

За час до поворота в Кингс-бей, ко мне зашел доцент Гуль и показал мне телеграмму от норвежского офицера Говденакст на французском крейсере «Страсбург». Он спрашивал о деятельности «Красина» и дальнейших планах нашей экспедиции. Я указал, что экспедиция безусловно будет продолжать дальнейшие поиски, как Амундсена,

Гильбо и их спутников, так и группы Алессандрини, прибавив, что можно было бы, если это нужно, встретиться на Шпицбергене для координирования наших действий или же сговориться подробнее по радио. Др. Гуль дал соответствующий ответ, известил вместе с тем Норвежское Министерство Обороны, что «Красин» готов продолжать поиски Амундсена.

## ГЛАВА XIV

Прибытие в Кингс-бей. — Передача спасенных на «Читта ди Милано». — Встреча с Нобиле. — Угольные месторождения. — Спуск самолета. — Летчики остаются в Кингс-бее. — Окончание работ «Малыгина».

Когда мы вошли в бухту от «Читта ди Милано» отделился моторный катер под военным итальянским флагом.

Палуба «Красина» была полна народом, — все, кто только был свободен от вахты, вышли наверх, все спасенные нами — Вильери, Бегоунек, Трояни, Цаппи, Биаджи и даже Чечиони на своих костылях — столпились на верхнем мостике. Только больной Мариано оставался недвижим в лазаретной койке.

Цаппи высунулся за борт, стал махать шапкой и что-то кричать катеру. Какой-то плотный, небольшого роста офицер стоял на корме катера и приставив руку к своему уху, тщетно старался понять то, что кричал Цаппи. Через минуту катер подошел к переднему трапу, у которого уже ожидал гостя П. Ю. Орас и вахтенный начальник. Офицер, который оказался комендантом Романья ди Манойа, начальником итальянской экспедиции, был проведен ко мне на мостик.

Взяв под козырек и горячо пожав мне руку, он выразил всем участникам экспедиции благодарность от имени Итальянского Правительства. Его тотчас же окружили спасенные итальянцы. Он каждого обнял и расцеловал в обе щеки. Он передал мне также благодарность от генерала Нобиле, который, как он указал, вследствие болезни не мог прибыть на «Красин».

Лед вблизи «Красной палатки»

Навеху: Остров Брок и Фойн
Внизу: «Красная Палатка». Слева аэроплан Лундборга.

Тем временем на ледокол прибыл также начальник шведской экспедиции, энергичный капитан Торнберг, который принес нам благодарность за спасение и доставку самолета Лундборга. Вскоре на ледокол прибыл, выдающийся летчик Маддалена, Пеццо и другие. С берега подъехал представитель норвежской угольной кампании, добывающей здесь уголь.

Откуда то появились на палубе несколько фотографов и кинооператоров, которые крутили все, что только могли. Обращал на себя внимание американский, чрезвычайно расторопный кинооператор, кроме того немецкий, два итальянских. Один из них, особенно рьяный, когда переходил со шлюпки на катер, с двумя тяжелыми кино-аппаратами, свалился в воду, а так как он ни за что не хотел выпустить их из своих рук, то так и пошел бы ко дну, если бы не один из матросов, который захватил несчастного оператора крючком за заднюю часть брюк и вытащил его из воды. Американский его коллега, заметив весьма интересный для него кадр, не преминул заснять эту не совсем обычную сцену.

Мы стали прощаться с переходившими на «Читта ди Милано» итальянцами, с которыми мы за эти несколько дней сроднились и стали друзьями. Каждый из них на прощание начертал мне в дневник несколько слов, которые весьма характерны были для их тогдашней психологии. Вот что они писали.

«Проф. Самойловичу. Не только благодарность спасенных Вами людей будет наградой за Ваш подвиг, но и благословение бога, даровавшего Вам довести до конца это спасение, память о котором сохранится в истории полярных путешествий.

Благодарю Вас за жизнь, которую Вы мне возвратили, Профессор, благодарю за Вашу ласковую помощь, благодарю за Вашу приветливость.

Память о Вас и о составе «Красина» навсегда сохранится в моем сердце и мои молитвы будут всегда сопровождать Вас, чтобы бог сохранил Вас для новых подвигов, гуманитарных и научных.

Позвольте мне обнять Вас с сыновней любовью

Филиппо Цаппи».

В таких же прочувственных выражениях писали и другие: От всего сердца, как своим родным братьям, пожал я руки этих людей, таких теперь счастливых и радостных.

У трапа столпились итальянцы, наша команда, фотографы, кино-операторы. Началось общее прощание, каждый хотел пожать им руку, посмотреть на тех людей, ради которых столь многим рисковали все.

Катер отвалил от борта «Красина» и быстро ушел по направлению к «Читта ди Милано». Потом катер вернулся снова, чтобы взять Мариано, который к этому времени уже был укутан и положен на носилки. Его пришлось на штропах краном опустить в катер. Как и неделю тому назад на мокрой, колеблющейся льдине, он слабо помахивал своей рукою. Так он приветствовал, и так он прощался со своими спасителями. Перед отправлением, он все беспокоился, чтобы не забыли передать на «Читта» его голубое знамя — «Ubi nec aquila . . .», — вспоминалось мне.

Бедный Мариано, ему еще пришлось пережить тяжелую операцию.

Тем временем подошло шведское судно «Таня» для взятия на борт самолета. Капитан Лундборг прибыл на «Красин», где и был мне представлен. Передача самолета не отняла много времени и через час «Таня» уже отвалила от ледокола.

К нам снова прибыл Вильери, которого я сразу не узнал, — он был в военно-морской форме итальянского офицера. Он передал мне привет от генерала Нобиле и его горячую просьбу посетить его на «Читта ди Милано». Нобиле извинялся, что из-за болезни он не мог явиться на «Красин».

Отдав некоторые текущие распоряжения, я с Вильери, Орасом и Воронцовой пересели на катер.

Через несколько минут мы были уже на «Читта ди Милано. Меня встретил командный состав корабля и проводил к каюте Нобиле, из которой вышел комендант Романья.

Когда я с Орасом вошли в каюту, там сидел профессор Бегоунек, находившийся, повидимому, в дружеских отношениях с Нобиле.

Генерал Нобиле слегка привстал, с трудом опираясь на свою сломанную ногу, обнял и поцеловал меня. Он был

очень взволнован, хотя и старался держать себя сдержанно и спокойно. Генерал сильно изменился, похудел, волосы из черных — превратились в белые, — видно было сразу, как много перенес этот человек.

Нобиле горячо выразил свое желание принять самое деятельное участие в дальнейших поисках группы Алессандрини.

— Я не могу, я не хочу вернуться в Италию прежде, чем не будут использованы все возможности для поисков этих людей, — сказал Нобиле и прибавил, что он хочет, во что бы то ни стало, принять участие в дальнейшей работе «Красина».

Я указал генералу, что у меня имеются инструкции из Москвы, согласно которым я могу пойти ему навстречу и предоставить ему участие в наших работах.

Как известно, желание свое Нобиле не мог выполнить вследствие приказа Итальянского Правительства вернуться в Италию.

Вообще, положение Нобиле на «Читта ди Милано» было подневольное. В сущности говоря, он находился там на положении пленника. Он мог выходить из своей каюты лишь на короткое время, при том не общаясь с другими, принимал пищу у себя в каюте. Над его корреспонденцией была учинена строгая цензура, — словом, он сразу очутился в опале и находился во власти того самого коменданта Романья, который до катастрофы был ему подчинен. Поэтому моральное состояние Нобиле было крайне тяжелое.

Характерно, что когда через день состоялся на «Читта ди Милано» завтрак, по приглашению коменданта Романья, — Нобиле на нем также не присутствовал.

После визита у Нобиле, проф. Бегоунек пригласил меня и товарищей к себе в каюту, где я познакомился с его сестрой. M-lle Бегоунек оказалась на редкость энергичной женщиной. С необыкновенной настойчивостью она хлопотала у себя на родине и затем в Норвегии об организации помощи своему брату и его товарищам, доходила до норвежского короля и других, власть имущих, и, в конце концов, не смотря на все препятствия, прибыла на Шпицберген, уже имея средства на организацию помощи на самолете. К счастью, в это время «Красин» был близко от «Красной палатки» и помощь не понадобилась. Эта само-

отверженная женщина не находила слов, чтобы выразить нам свое чувство благодарности за спасение брата, которого она горячо любила.

Когда я вернулся обратно на «Красин», у борта стоял карбас, принимавший вещи, которые нами были подобраны на льду. Палатки, радио-установки, засаленные, грязные костюмы казались теперь, при ярком солнце, жалкими и ненужными вещами.

Д-р Гуль еще раньше сошел на берег, где у него работала геологическая партия под руководством инженера Орвин. Также и наш спутник — журналист Д. Джудичи получил распоряжение вернуться обратно в Берлин, месту своего постоянного жительства. Добрый Джудичи был настолько утомлен своим пребыванием в углу каюткомпании «Красина», что воспользовался первым угольщиком, который отправлялся в Боде, чтобы попасть в Норвегию, а оттуда в Германию.

Детальный осмотр повреждений корабля доказал, что нам без ремонта в доке невозможно снова итти в лед. Морское командование настаивало на этом. Кроме того, и пресную воду мы не могли взять на Шпицбергене. В Кингс-бей невозможно было подойти к пристани из-за глубокой осадки корабля, а в Адвент-бей вообще нельзя было получить ее в достаточном количестве. Как мне этого и не хотелось, пришлось запросить Москву о разрешении итти в Норвегию для ремонта.

Пока мы ждали ответа на радиограмму, который должен был решить дальнейший план нашей деятельности, Чухновский был озабочен вопросом, каким образом сгрузить тяжелый гидросамолет на воду с высокой площадки, на которой он находился. К пристани мы подойти не могли, наши краны были малы, а большего крана в «порту» Нью-Олезунда, как назывался шахтерский поселок в Кингс-бей, не имелось. Надо было изобрести какой-либо иной способ. Тщательно осмотревши «Читта ди Милано», Чухновский правильно решил, что при помощи этого корабля можно произвести спуск самолета на воду.

Тем временем у меня шла оживленная переписка по радио по вопросу о заходе в док. Хотелось избрать такое место, где потеря времени была бы наименьшей. Так как ни у нас на севере, ни в Северной Норвегии не было дока,

достаточного размера для «Красина», то речь могла итти только о двух пунктах: Ставангере в Норвегии и Гетеборге в Швеции. По сношении с Комитетом Помощи в Москве, а также с нашим Полпредом в Стокгольме и Осло, был избран Ставангер. Но этот вопрос окончательно определился лишь 24 июля.

На следующий день после нашего прихода, была совершена операция Мариано. Оперировал итальянский врач Гарвино при ассистации д-ров Средневского и Чендали. Операция была сделана без наркоза и, по словам нашего врача, Мариано стоически перенес ампутацию ноги.

Весь день 21-го и 22-го продолжалось устройство помоста для спуска самолета. «Красин» подошел к «Читта ди Милано», став у его носа на якоре перпендикулярно к нему. Самолет силами нашей и итальянской команды был осторожно спущен по настилу, нижняя часть которого на тросах была подвешена к носу «Читта ди Милано». Затем самолет еще не доходя до воды был подвешены на тросе к форштевню «Читта», который у него, как кабельного судна, был изогнут и, когда снасти были убраны, то висевший самолет мог быть легко опущен поплавками на воду. Я воспользовался несколькими часами свободного времени, чтобы вместе с д-ром Гулем побывать в Нью-Олезунде *).

В первый раз я был здесь в 1912 году вместе с безвременно погибшим другом, В. А. Русановым. Тогда еще здесь не было угольного предприятия. Мы видели лишь выходы углей. Уголь, который был известен на Шпицбергене еще со времени Пуля, пользовавшегося им в 1610 году из месторождения в Кингсбей, начал разрабатываться лишь в начале XX-го столетия. Первое серьезное предприятие было организовано американцами в 1904 году в Адвентбей. Вслед за ними разведки на уголь производили англичане, норвежцы, шведы, голландцы и русские.

В 1912 году русскими была послана экспедиция В. А. Русанова, в которой принимал также участие и автор в качестве горного инженера. Результатом этой экспедиции явилось установление большого промышленного значения угольных месторождений между Коаль-бей и Адвентбей. В следующем году под моим руководством была отпра-

*) Нью Олезунд — Новый Олезунд. Олезунд — город в Норвегии, откуда происходит основатель угольной кампании.

влена геолого-разведочная экспедиция, которая произвела детальные разведки, в результате чего и до настоящего времени в этом месте работают советско-английская компания.

В настоящее время наиболее интенсивно на Шпицбергене работает Большая Норвежская Угольно-Промышленная Кампания, получающая дотацию от норвежского правительства, и все пароходные общества Норвегии обязаны покупать Шпицбергенский уголь у нея.

Пока я оставался на берегу, комендант Романья был два раза на «Красине», желая меня видеть и просил дать знать ему, когда я вернусь. По моем возвращении, он снова прибыл на «Красин» и сообщил мне, что итальянское правительство решило послать на Шпицберген два малых самолета, которые прилетят в Готеборг или Норвегию, куда мною будет указано. Тогда я еще не имел точного распоряжения о месте захода и поэтому условился сговориться с ним по радио, ввиду ухода «Читта ди Милано» на следующий день в Норвегию.

22-го июля закончилась выгрузка самолета и в шесть часов был убран помост. Однако, этим работа наша в Кингс-бее еще не закончилась. Необходимо было самолет и плоскости, затем площадки, топливо, снаряжение для летчиков — доставить к месту их лагеря.

Комендант Романья перед уходом в море снова посетил меня, опять благодарил и указал на прощанье, что у нас столь опытное руководство и столь блестящий командный состав, что нет необходимости в участии в нашей экспедиции генерала Нобиле.

Самолет был поставлен в надежной бухточке, где также стояли на воде большой гидроплан «Савойа» и два небольших самолета Лютцов Гольми и Рисер Ларсена, которые казались игрушками по сравнению с большим итальянским и нашим гидропланами.

«Читта ди Милано» снялась с якоря и увезла с собою семерых, спасенных нами.

В ночь на 24-го июля я получил телеграмму с приказом итти в док, но пал настолько густой туман, что нельзя было выйти, — видимость была всего лишь 100 метров.

Тем временем команда получила приглашение побывать в гостях у шахтеров. Шлюпка с молодежью вышла на

берег, где наши молодцы провели несколько часов, удивляя норвежцев своим оркестром и плясками.

Только к часу 25-го июля туман стал редеть. На палубе уж все было закреплено по походному и в 2 часа 45 минут был выбран якорь и дан ход всем трем машинам.

На берегу остались Чухновский, Алексеев, Страубе, Шелагин, Федотов, корреспондент Кабанов и в помощь им два кочегара — Чаун и Писарев.

Взаимоотношения уходившей экспедиции и летной группой, оставшейся на Шпицбергене, были определены в моем приказе:

## ПРИКАЗ

тов. Б. Г. Чухновскому.

В виду ухода «Красина» в один из Норвежских доков для производства необходимого ремонта, согласно совместно выработанному плану руководящей тройки, для Вашей летной партии оставляется в Кингс-бее самолет, снаряжение, продовольствие, топливо, инструменты, и проч., согласно прилагаемому списку, с целью приведения самолета в готовность к длительным полетам по возвращении «Красина».

Летная партия, руководимая Вами, будет состоять, кроме Вас, из второго пилота Страубе, механиков т.т. Шелагина и Федотова, старшего летнаба т. Алексеева, двух товарищей из состава команды т.т. Чаун и Писарева. К Вашей же партии прикомандировывается сотрудник «Комсомольской Правды» т. Кабанов.

Ко дню возвращения «Красина», примерно через 16-18 дней, Вам надлежит собрать самолет, привести его в пригодное для полетов состояние, а также совершить один или несколько пробных полетов по Вашему усмотрению и за полной Вашей ответственностью. Пробные полеты ни в коем случае не могут быть дальними и по времени не должны превышать двух лётных часов.

В целях информации и взаимной связи, предлагаю Вам первые восемь дней, один раз в сутки в 12 часов 1-го пояса, а затем дважды в сутки в 12 и 0 часов извещать по радио «Красин» о положении дел. В свою очередь «Красин» будет держать Вас в курсе своей работы.

Сношение Ваше с Москвою должно происходить через «Красин», исключая каких-либо непредвиденных или экстренных случаев.

Работа всей партии должна протекать под Вашим руководством и за Вашей личной ответственностью.

С особенной тщательностью Вам надлежат заботиться о здоровье Ваших сотрудников и сохранности самолета.

23-го июня 1929 г.

Начальник Экспедиции: Р Самойлович.

К этому времени работа «Малыгина» была закончена. После полета Бабушкина она протекала следующим образом.

Когда самолет был погружен на борт «Малыгина», Начальник экспедиции, В. Ю. Визе, решил воспользоваться теплым течением в западной части Баренцова моря, чтобы пройти далее на север. Предположения Визе о более благоприятном состоянии льдов оправдались и 6-го июля «Малыгин» перешел 78-ю параллель. Осмотр «Малыгина» показал, что после тяжелой борьбы во льдах, у него было погнуто 27 бинсов и в борту оказалась вмятина. «Малыгин» был 11-го июля в 20 часов на широте 78°45' и долготе 34°00', т. е. в расстоянии около 200-х километров от группы итальянцев. Так как дальнейшее продвижение было сильно затруднено, то утром 11-го июля М. С. Бабушкин вылетел по направлению к Лей-Смит, но густой туман заставил его с полпути вернуться обратно. Во время посадки на изрытое, неровное ледяное поле, лыжа самолета сломалась. Это была пятнадцатая посадка М. С. Бабушкина. Этот выдающейся и самоотверженный летчик пятнадцать раз подымался, пятнадцать раз садился и, гораздо большее количество раз, рисковал своей жизнью, чтобы помочь другим. 12-го и 13-го июля «Малыгин» продолжал стоять, зажатый во льдах и, так как к этому времени участники итальянской экспедиции были спасены «Красиным», то была еще сделана попытка пройти на север для поисков группы Алессандрини и «Малыгин» перешел за 79-ю параллель, когда было получено предписание от Комитета Помощи в виду истощения угольных запасов, произвести еще раз разведку и сделать еще раз все возможнее, чтобы отыскать Амундсена, для чего обследовать льды вдоль юго-восточного и восточного берега Шпицбергена.

До 16-го июля «Малыгин» тщетно пытался выбраться изо льда и затем, когда он достиг южного входа в Стурдфиорд, он оказался весь забитый льдом, так что о намечавшихся полетах на поплавках не могло быть и речи. К этому

времени уголь был уже на исходе и 21-го июля «Малыгин» вышел в Архангельск, куда и прибыл через четыре дня.

Суммируя всю работу «Малыгина» и его летной части, следует подчеркнуть необычайную настойчивость и самоотверженную работу всего состава экспедиции. И если ей не удалось добиться успеха, то это меньше всего зависело от личного состава экспедиции. Льды этого района, в столь раннее время, оказались бы непроходимыми и для более могучего ледокола. Не подлежит, однако, сомнению, что, если бы «Красину» по каким-либо причинам не удалось бы 12-го июля спасти участников итальянской экспедиции, — это сделал бы «Малыгин» через пару дней, так как он находился к тому времени в расстоянии всего 200 миль от палатки, среди проходимого для него льда.

Научный состав экспедиции, во главе с проф. В. Ю. Визе, использовал, вместе с тем, свое пребывание во льдах для производства научных работ по гидрологии, метеорологии и вел систематические наблюдения над ледовым покровом.

## ГЛАВА XV

В Норвегию. — Русские промыслы на Шпицбергене. — Монте-Сервантес под угрозой гибели. — Водолазные работы. — Интернациональная экскурсия. — Ремонт закончен.

Нам всем было немного грустно оставлять наших товарищей в Кингсбее, — мы пережили вместе так много незабываемых моментов! Но мы, ведь, надеялись очень скоро вернуться.

У острова Принца Карла Фореланд и южнее, все еще держался мелко-битый лед, иногда доходивший до пяти баллов и пришлось итти со скоростью всего шесть узлов.

Стояла исключительно ясная погода, с той необыкновенной прозрачностью воздуха, когда можно наблюдать на огромные расстояния. На этот раз легко можно было различить горные возвышенности, которые отстояли от нас на расстоянии 70 миль или 122 километров! Опять мы проходили мимо восхитительных горных кряжей, ледников и остроконечных вершин Западного Шпицбергена. Мы уж

миновали широкий вход в чудесный Айс-фиорд, южный вход в который кончается мысом Старостина.

Старостин был помор, который ходил на Грумант в течение 37 лет, причем зимовал 17 раз, проживая безвыездно это время на далеких островах.

Появлявшиеся в значительно меньшем количестве, русские промышленники были, в сущности, настоящими аборигенами этой далекой полярной области, — здесь они жили и работали многие годы, здесь они и умирали.

Архангельские поморы, выходцы Новгородской вольницы, населяющие ныне побережье Белого моря, издавна отличались предприимчивостью и отвагой и еще в XV столетии были известны, как прекрасные моряки и зверобои. Промышляя у берегов Новой Земли, Вайгача и Ялмала и терпя многие невзгоды, они неоднократно зимовали в этих местах, нередко достигая в своих плаваниях устья Оби и Енисея. Отважные промышленники беспрепятственно занимались рыбными и звериными промыслами, пока указом царя Михаила Федоровича, в 1620 году, не запрещено было двинцам и печорцам ходить к устьям сибирских рек, и на Матвеевском о., в Югорском Шаре и на Ялмале велено было устроить наблюдательные пункты и заставы с целью сбора пошлины и десятины. Эти преграды, повидимому, заставили искать новых мест для промыслов и с особенным рвением устремиться в те области, где свобода промыслов не была ограничена — к северо-западу от Мурмана, на Шпицберген или Грумант, как они его называли.

Промышленники обыкновенно отправлялись на год на хозяйском корабле, которым командовал опытный к о р м щ и к. Команда состояла из 20-25 человек, причем определенного жалованья никто из них не получал, все работали с пая. В среднем на долю кормщика приходилось 1.000 рублей, заработки же промышленников были различны, в зависимости от опытности и умения их, колебались от 60 до 450 рублей на человека.

Г р у м а н л а н ы, как назывались в то время промышленники, ходившие на Грумант, отправлялись из Архангельска большей частью з Ильин день (20-го июля). Сколько времени продолжалось их путешествие определить трудно, но не редко они употребляли на переход до 50 дней. Прибывши на Грумант, они прежде всего разгружали свою ладью и вытаскивали ее на берег. Большая часть

складывалась в, так называемой, становой избе, где проживал кормщик и 2-3 наиболее опытных промышленника. В стороне от становой строились маленькие избушки или станки, в которых поселялись остальные промышленники. Эти станки представляли собою жалкие, сбитые из досок хижины, покрытые мхом и дрожавшие от малейшего ветра. Первый станок от становой избы находился в 20 верстах, в таком же расстоянии от него становился второй станок, и, наконец, третий отстоял от второго на 50 верст.

При тогдашней некультурности, внутренность этих избушек представляла мало привлекательное зрелище, в избе всю зиму стояло звериное и оленье сало, закисая в тепле и делая атмосферу нестерпимо зловонною; кроме того в избе висели для просушки звериные шкуры; пол избы был устлан оленьими шкурами и, в придачу, в темное зимнее время — в избе непрестанно горел, так называемый, жирник с ворванью, заменявший им лампу. «Удивительно ли поэтому», говорит Харитонов про старинных промышленников, «что иногда целые артели охотников, заболев цынгою, кладут там свои головы».

Прибывши на место, промышленники прежде всего обеспечивали себя свежей пищей. С этой целью они старались убить возможно большее количество оленей, при этом оленье мясо являлось собственностью промышленников, сало же и шкура принадлежали хозяину. С Козьмы и Демьяна (27-го сентября), когда наступала полярная ночь, они прекращали свои промыслы.

В литературе о Шпицбергене разбросано много сведений о русских промышленниках, так как они в большом количестве, начиная с XVIII века, посещали и западный берег.

В свое время сильно нашумела история четырех поморов, проживших на острове, расположенном у юго-восточного берега о. Едж, шест лет и три месяца подряд. Русские называли этот остров Малый Броун, в отличие от Большого Броуна, которым они именовали Западный Шпицберген.

Этот случай был описан в книге члена Русской Академии Наук Ле-Руа, которая впоследствии была переведена на все европейские языки.

История этих смельчаков такова: В 1734 году мезенский купец Осташков отправил судно с 14-ю промышлен-

никами к юго-восточному острову Груманта, который называли по-русски Малый Броун. В 3-х верстах от берега судно попало в лед и находилось в столь тяжелом положении, что лишено было возможности двигаться. Четырех человек послали на берег, чтобы отыскать избушку, в которой решено было перезимовать. Они эту избушку действительно нашли, но какой же был их ужас, когда по возвращении с берега они не нашли судна. Сильный шторм разогнал лед, и судно открытой водой вышло в море. У поморов было с собою провизии лишь на несколько дней, да ружья с 12-ю зарядами, огниво, топор, нож и котелок. Привыкшие ко всяким лишениям, моряки не растерялись, они прежде всего исправили избу и 12 выстрелами убили двенадцать оленей. Большую услугу им оказали несколько досок с железными болтами, остатки когда-то разбитого судна. За недостатком пороха они ими били зверей. При помощи своего единственного ножа они смастерили себе лук из корня выброшенной ели. Убив белого медведя самодельною пикой, промышленники из его сухожилий сделали тетиву. В общем, за шесть лет своего пребывания на острове они стрелами убили двести пятьдесят оленей и множество голубых песцов. Медведей, которых они добыли десять штук, они убивали только в случае крайней опасности в целях самозащиты. Питались они в течение всех шести лет сырым мороженным медвежьим или оленьим мясом без соли и хлеба. Цынгой они не страдали, и лишь в конце шестого года умер один из них, наименее подвижный. Число их уменьшилось, их осталось всего трое. Наконец, когда они уже давно потеряли всякую надежду снова увидеть свою родину, у берегов их острова к неописуемой радости показалось русское судно, на котором они и вернулись со своим богатым промыслом.

Изложенная история четырех промышленников достаточно ярко свидетельствует, что при известной энергии и подборе соответствующей пищи зимовка на Шпицбергене, как впрочем и вообще в полярных странах, нисколько не опасна.

Достаточно сказать, что в настоящее время население Шпицбергена насчитывает свыше тысячи человек, и о цынге, этом былом биче полярных областей, сейчас никто не знает.

Русские промыслы продолжались до середины XIX сто-

летия. Интересно отметить, что в конце XVIII и в начале XIX норвежские промышленники сильно отставали по технике промыслов от русских. Так Левеник, сопровождавший норвежского геолога Кельгхау в 1827 году на Шпицберген, говорит: «Норвежцы дважды зимовели на Шпицбергене и уходя на промысл на несколько месяцев возвращались не выполнив дела или с плохим грузом. Русские же напротив работали с большим превосходством. Их суда построены так крепко, что выдерживают удары льда».

Начиная с середины XIX столетия, промыслы русских прекратились. Последнее посещение было в 1851 году, окончившись очень печально.

Дело происходило так: Груманланы, в числе десяти человек с кормщиком, Иваном Гвоздаровым, направились в Колонбайскую губу (теперь Коал-бей, находящийся во владении советско-английской компании). Промысел был очень удачен, что привело к сговору промышленника Исакова и трех других бросить часть своих товарищей на Шпицбергене, убить остальных и воспользоваться их долей. Так они и сделали. Промысел затем продали в Норвегии в местечке Берлевог, где один из оставшихся был задушен братьями Исаковыми. Последний и третий их соучастник вернулись в Архангельск, где это преступление так и осталось бы не раскрытым, если бы два норвежских шкипера в 1852 году не зашли в Коал-бей, где в небольшой избе обнаружили трупы русских промышленников.

Здесь же валялся приклад ружья, на котором была надпись: «простите нас грешных, оставили злодеи, бог им заплати». Остальные надписи указывали, что Гвоздарева убил Исаков. Через русского консула эти сведения были переданы в Архангельск, где преступник и был судим и приговорен к каторжным работам. С этого времени промыслы на Шпицбергене окончательно замерли.

Мы уже прошли по курсу в Бель-Зунд, когда в 13 часов 55 минут мне передали радиограмму с какого-то парохода «Монте Сервантес», о котором никто из нас никогда ничего не слыхал:

«Командиру «Красина»

Может ли ваш водолаз помочь нам тчк Потерпели аварию во льду тчк Форпик полон воды тчк Зашли в Решершбей Бель-Зунд тчк На борту 1500 пассажиров Капитан».

Радиограмма была составлена крайне осторожно. Хотя в ней со всей определенностью сообщалось о тяжелой аварии, однако в ней еще не заключалось просьбы о помощи.

Я поручил нашему капитану ответить:

«Капитану «Монте Сервантес»

«Красин» имеет на борту водолазную станцию. Имею приказ срочно итти в Норвегию для ремонта и затем дальнейших поисков Амундсена и итальянской группы. Если вы нуждаетесь в помощи приду немедленно Капитан».

Тогда капитан «Монте Сервантес» ответил достаточно ясно:

«Капитану «Красина» 15 ч. 17 минут.

Мы нуждаемся в помощи немедленно. Сообщите время прибытия Капитан».

Перед нами стала трудная дилемма: «Красину» предстоял второй тяжелый поход, мы не могли терять ни одной лишней минуты, чтобы возможно скорее осуществить его, наш корабль был тяжело ранен в длительной борьбе со льдом. Но в 80 милях от нас другой корабль с 1500 пассажирами и 318 человек команды терпел бедствие, кораблю грозит верная гибель, ибо он, как сообщал в следующей телеграмме капитан Мейер, мог продержаться на воде только 16 часов. Колебаниям не было места, — мы должны помочь этим людям и было послано радио:

«Срочно. Капитану «Монте Сервантес».

«Красин» идет в Решерш-бей оказать вам помощь. Прибудет через несколько часов Капитан».

И мы повернули. Западный берег все еще был окаймлен поясом льда, среди которого, однако, попадались льдины в несколько десятков метров. Даже в этот лед ни один корабль кроме «Красина» не рискнул бы войти и «Монте Сервантес» тяжело поплатился за свою неосторожность. Счастье, что «Красин» находился невдалеке.

Мы дали полный ход всем машинам и, крутя лед, «Красин» уже через 10 часов был в Решерш-бей.

Небольшая губа окаймлялась горами, между которыми два мощных глетчера спускались к морю... У южного входного мыса Лайель ютились несколько домиков и радиомачта, — остатки одного дутого английского предприятия,

собиравшегося здесь добывать железо. В глубине залива отливал своей бирюзовой, сверкавшей на солнце кромкой, Фокс-глетчер, на фоне которого, как маленькая шлюпка, вырисовывался двухтрубный пароход. Расстояние между пароходом и «Красиным» быстро уменьшалось и вскоре можно было уже различить, как этот пароход в 14 000 тонн уткнулся носом в воду, сильно накренившись на правый борт, а корма его была настолько оголена, что часть винтов виднелась над водой.

Все палубы, спардек, мостики, шлюпки на баке и на юте, были полны толпою, состоявшей из мужчин и женщин, махавших нам платками, шляпами, кепками, шарфами. Когда мы подошли ближе, мы услышали восторженные крики «ура», «браво», апплодисменты, продолжавшиеся и тогда, когда «Красин» подошел к борту «Монте Сервантеса».

Наш ледокол казался совсем небольшим по сравнению с «Монте Сервантес», он был лишь в половину длины его, а мостик едва доходил до нижней палубы океанского парохода. Тотчас же к нам прибыл на моторной шлюпке капитан потерпевшего аварию парохода, Майер. Это был крепкий седоватый моряк, лет под шестьдесят. Он был крайне расстроен и взволнован. Рассказывал, что впервые совершал плавание к берегам Шпицбергена и, хотя имел на борту норвежского ледяного лоцмана, однако, не избежал аварии. Из расспросов оказалось, что они, не уменьшая ход корабля, шли среди битого льда и, не предполагая опасности от казавшихся небольшими обломков льда, получили, повидимому, пробоину в носовой части. Заметив сильный приток воды в форпике, они зашли в Решерш-бей и стали здесь на якорь. Прекрасный, но неопытный в ледяном плавании моряк, не учел, что лишь одна девятая часть льдины видна над водой, остальные восемь девятых частей находятся под водой и почти всегда имеют заостренные края. Естественно, что при ходе в 10—12 миль в таком льду, даже дюймовая обшивка носовой части при редко расставленных шпангоутах была легко пробита льдиной. Это было тем более жалко, что пароход, предназначенный для рейсов между Европой и Южной Америкой, был построен только в 1927 году и совершил всего лишь третий свой рейс. Он принадлежал той же кампании Гамбург-Зюд-Америка-Линия, которая обладает роскошным пароходом «Кап-Полонио», посещавшим два раза Ле-

нинград. «Монте-Сервантес» в 14.000 тонн, с двумя дизелями в 4000 лошадиных сил, как мы потом убедились, был, действительно, сооружен по последнему слову техники и, хотя был предназначен для публики среднего достатка, однако, имел весьма комфортабельное устройство. Каюты имелись на разные вкусы и цены, — от сепаратных и комфортабельных кабин до больших общих кают на 100 человек, безукоризненно чистых, при чем весь переезд на Шпицберген и обратно и прекрасное питание в дороге стоили всего 300 марок (150 рублей). Поэтому публика «Монте Сервантеса» состояла из интеллигенции, людей среднего достатка и даже небольшого количества рабочих.

Как только мы отшвартовались, была выгружена на шлюпку водолазная станция и наши водолазы Желудев и Дмитриев отправились осматривать повреждения корабля.

Свыше часа продолжался осмотр, в результате которого оказалось, что пробоина находилась около 3-х метров под водою по правому борту носовой части парохода. Размеры пробоины были 3,8 метра и 1,3 метра, причем нижний край верхнего листа стальной обшивки загнут внутрь на $^1/_4$ метра.

Моряки с «Монте Сервантес» были крайне встревожены размерами пробоины. С заметным недоверием они относились к тому, сумеют ли красинцы заделать ее; имелось ли у нас все необходимое для этого, все спрашивали они нас. И одобрительно удивлялись, когда оказалось, что мы были достаточно запасливы и предусмотрительны. Меня в свою очередь крайне удивляло, что у такого корабля, как «Монте Сервантес», отправившегося притом в полярное плавание с сотнями пассажиров, не имелось на борту решительно никаких материалов на случай аварии: ни брезентовых пластырей, ни досок, ни цемента.

Под руководством старшего механика М. И. Ершова и старшего помощника капитана Б. И. Пономарева, команда деятельно принялась за работу.

В виду стоявших перед нами неотложных задач, надо было потерять на эту неожиданную работу возможно меньшее количество времени. В связи с этим был издан

Приказ № 6.
Начальник экспедиции и командир л/к. «Красин».
25-го июля 1929 г.

Команда ледокола «Красин» уже имела случай доказать

Наверху: Вильери. Бегоунек и Тройяни
Внизу: Проф. Самойлович и П. Орас приветствуют спасенных

«Красная палатка». В глубине команда «Красина»

свою сознательность в исполнении долга и неизменную готовность приложить все свои силы, когда дело идет об оказании помощи терпящим бедствие. Командование экспедиции и корабля ожидает со стороны всего личного состава энергичной, спокойной и самоотверженной работы, твердо надеясь, что работа будет выполнена с полным успехом во славу нашего Советского Флага.

Начальник экспедиции: Р. Л. Самойлович,
Командир л/к. «Красин»: К. П. Егги».

Но и без оффициального приказа команда работала с величайшей энергией.

Всю ночь 26-го июня пассажиры «Монте Сервантес» не могли успокоиться. Гурьбою они толпились на спардеке и с любопытством рассматривали ледокол, который к тому времени приобрел уже мировую славу, а на другой день с утра началось форменное паломничество на «Красин». Интернациональная публика — немцы по преимуществу, швейцарцы, чехо-словаки, итальянцы, испанцы, — всем хотелось побывать на нашем корабле. С величайшим любопытством рассматривали они каждую мелочь на ледоколе, спускались в каюты, кубрики, машинное отделение, щелкали неизменными кино-аппаратами, просили в бесчисленном количестве давать свои автографы. Пришлось установить особые часы для посещений, иначе не возможно было работать на корабле, мы, ведь, дорожили каждой минутой. Я лично избегал появляться на палубе, ибо тотчас же щелкал кино-аппарат или же ко мне обращались, правда, изысканно вежливо, с просьбой объяснить что-либо им или дать свой автограф. Но и запертая каюта, в которой я спасался, мало останавливала, как и надпись на ней «вход запрещен». Раздавался легкий стук и с величайшими извинениями и любезностями входила группа туристов осмотреть каюту и начальника. Правда, никаких достопримечательностей в ней не было. Каюта. как каюта. Однако. всякая мелочь возбуждала какое-то особое «туристическое» любопытство. Одна дама даже отвернула одеяло на койке и заглянула под подушку, а другая, рассматривая мой рабочий костюм и брюки, висевшие на стене, заинтересовалась ими и спросила у присутствовавшего здесь Иванова: «прав-

да-ли, что ваш начальник в этих самых брюках спасал итальянцев?»

К команде ледокола туристы неизменно обращались с просьбой дать им что-либо на память. В особенности многим хотелось получить кусочки с обломков дирижабля «Италия». Наши матросы сначала частно заявляли, что у них нет ничего, все вещи, подобранные нами на льдине, были переданы на «Читта ди Милано», однако, когда наиболее назойливые особенно надоедали, они совали им в руки первую попавшуюся щепку или обрывок брезента, уверяя, что это и есть обломок дирижабля.

Работа по заделке пробоины шла усиленным темпом. Немедленно по обнаружении ее, она была затянута брезентовым пластырем. Тем временем на ледоколе наши плотники приготовляли деревянный пластырь. Затем при помощи водолазов подвели его к пробоине, чтобы пробуравить дыры для болтов. Особенно трудная работа была при закреплении болтами деревянного пластыря к измятой стальной обшивке. Однако, она удалась прекрасно.

К вечеру я получил записку от нескольких участников нашей экспедиции, что на берегу уехавшими на экскурсию найдены кости и скелет «ихтиозавра» и «мамонта», и с просьбой приехать к ним с людьми, кино, фото и проч. Я крайне удивился таким редкостным находкам, но все же с В. А. Березкиным отправился к северному берегу Решершбей на моторном катере, который нам любезно был предложен немцем.

При приближении к берегу я предупредил одного из штурманов «Монте Сервантеса», который стоял у руля, не подходить с полного хода к берегу, однако, он меня не послушался и налетел на камень, но вскоре сошел с него. Мы бродом перешли к берегу и увидели замечательные кости ихтиозавра, которые оказались по-просту позвонками выброшенного морем кита, почти целиком сохранившегося. Мы погрузили несколько «мамонтовых позвонков», но штурман опять дал полный ход и сломал руль катера.

Не стесняясь, проклинал он и поездку, и нас, и все на свете. Катер опять застрял на мели. Тогда все мы, нас было семь человек с «Красина, слезли в воду и стащили с мели мотор, бродя по пояс в воде. Немец, очутившись на глубоком месте, дал ход и оставил нас в воде. Ну, и джентльмен, — подумали мы. Пришлось вернуться на бе-

рег и развести костер, в ожидании, что за нами пришлют шлюпку с «Красина». Действительно, она через два часа прибыла за нами и мы на веслах в густой туман вернулись на «Красин». Капитан «Монте Сервантес», узнав о столь некрасивом поступке своего офицера, долго извинялся, впоследствии, передо мной.

Но благодаря этому случаю, мне удалось осмотреть часть северного Решерш-бея. Она сложена из серых песчаников. Некоторое количество бурого железняка с желтоватым налетом окиси железа послужило поводом для организации здесь горных разработок из Лондона. Однако, все предприятие оказалось сплошным блефом, воспоминание о котором осталось в виде нескольких хорошо отстроенных домиков.

27-го июля «Красин» подтянулся к носу «Монте Сервантес» для подачи шлангов в носовой трюм. Подали шесть шлангов через иллюминаторы и началась откачка воды. Затем установили пластырь и начали завертывать гайки на болтах. Уже через 3 часа вода убавилась на 3 дюйма и осадка затем уменьшилась до 24 фут. Но несмотря на работу помп, вода в трюме № 1 стояла на прежнем уровне. Это обстоятельство нас крайне озабочивало. Мы считали, что уж справились с работой, что еще каких-нибудь полдня и мы снова выйдем в море, а тут вдруг оказалось, что мы только у начала еще больших работ.

Для нас было ясно, что где-то имеется еще одна пробоина. Снова отправились наши неутомимые водолазы на разведку, — стали осматривать левый борт. Немцы снова отнеслись недоверчиво к нашей работе, они не могли допустить наличия новой пробоины и считали, что наши помпы недостаточно мощны.

На следующий день, 29-го июля, водолазы снова осмотрели левый борт и обнаружили следующее: по стыку 2-х листов на 2 метра ниже ватерлинии имелась горизонтальная вмятина длиной 3 метра и шириной 1,2 метра. По этой вмятине шла трещина почти той же длины, причем у обоих концов трещины имелись пробоины, из них 2 к носу и 1 к корме, поверхностью около одного квадратного фута. Место пробоины находилось как раз против первого носового люка.

Теперь стало ясным, почему уровень воды в люке не понижался.

Снова подвели пластырь и когда началась откачка. вода быстро стала убывать и уже к ночи в люке всего осталось воды на 2 метра и осадка носа стала уже 25 фут.

В течение всего следующего дня продолжалась откачка воды, не только из люка, но и из форпика и первого переднника. «Монте Сервантес» поднялся уже до 23 фут.

Пассажиры «Монте Сервантес» с радостью видели осязаемые работы «Красина». Еще до прихода «Красина» их уверяли, что вода в носовой части появилась вследствие того, что лопнула какая-то труба, но когда вода стала появляться в каютах, среди пассажиров распространилась сильнейшая тревога и трудно даже себе представить, до чего бы дошло дело, если бы среди этих сотен людей возникла паника. Приход «Красина» всех успокоил. Шутка ли сказать, их спасал тот самый «Красин» ... Когда, однако, обнаружилась вторая пробоина, снова среди 1500 человек начало ползти беспокойство. «А что, если эти русские не справятся?» — невольно думали они.

Но русские справились.

Вода уже была почти полностью выкачена и нос «Монте Сервантес» поднялся до 22 фут. Но дальнейшей откачке препятствовал песок, который для баласта был насыпан в трюм, вопреки всяким правилам не в мешках, а насыпью. Пришлось предварительно выгружать песок и при том на палубу «Красина», чтобы затем, после откачки, этот баласт снова погрузить в трюм «М. С.». Словом, работа оказалась гораздо сложнее, чем мы предполагали.

Тем временем жизнь шла на «Монте Сервантес» своим чередом. В двух больших залах ресторана и в кафе оркестры играли модные танцы, пассажиры со своими дамами бессмысленно толкались по паркету и, если-бы не некоторый наклон паркета к правому борту, ничто бы не напоминало об аварии на корабле. Но танцовала и веселилась только «приличная публика», никто из 318 человек команды «М. С.» не смел принимать в танцах участие. Это был бы совершенно исключительный «шокинг». Но за то в кают-компании «Красина», каждый вечер собирались несколько десятков матросов, кочегаров. поваров, стюартов, кухонных служителей, приносили с собой скрипки или граммофон и отплясывали, как могли. Они неизменно поражались той чисто товарищеской атмосфере, которая царила у нас на корабле.

Когда в кают-компанию входил кто-либо из нашего комсостава, они по привычке вставали, уступали свое место, но наши их останавливали, указывая, что у нас все равны во внеслужебное время. И снова у немцев на лице удивление, смешанное с восхищением.

Всю ночь и весь день 30-го июля продолжалась выгрузка песка. Погода выдалась солнечная и группа натуралистов-немцев, австрийцев и итальянцев, обратилась ко мне с просьбой организовать геологическую экскурсию на побережье. Я охотно согласился и через час мы уже отправлялись к западной морене Фокс-глетчера и к мысу Лейель, который отстоял от места нашей стоянки свыше чем на 15 километров.

31-го июля, вследствие сильного ветра от SO-ста, мы отошли от «Монте Сервантес», перешли к нордостовому берегу и стали там на якорь. Крупная волна мешала заделке пробоины и пришлось, к великому нашему огорчению, прекратить работы, которые снова возобновились 1-го августа.

Так затягивалось драгоценное для нас время, но нам ничего другого не оставалось, как закончить начатый ремонт.

Для заделки левого борта понадобились стальные щиты. Пришлось пожертвовать полом машинного отделения, разрушить часть нашего корабля, оторвать от него кусок живого тела. Сделали и это, надо было, ведь, помочь другим в беде. К утру снова подошли к «Монте Сервантес», пассажиры которого уже беспокоились, не видя у своего борта «Красина» и приветствовали нас. Работы весьма успешно продвинулась вперед — стальная плита была закреплена 70 болтами и изнутри залита цементом.

К вечеру 2-го августа закончилась цементация как левой, так и правой пробоины; последняя была еще кроме того закреплена крест накрест железными пластинами.

В свободные два часа я прочел лекцию в одной из зал «Монте Сервантес», в которой на это время был прекращен фокстрот. 400 слушателей громкими апплодисментами выразили мне свою благодарность, хотя я и очень грешил в немецком языке, на котором читал.

Наконец-то наши работы близились к концу.

Осадки носа уменьшились с 30 до 13 фут. Пробоины были настолько крепко заделаны, что я предлагал капитану «Монте Сервантес» самостоятельно отправиться в Гамбург,

однако, когда капитан Майер объявил своим пассажирам, что он пойдет без «Красина», мирные буржуа едва не взбунтовались и капитан вернулся на «Красин» с убедительной просьбой сопровождать его до Гаммерфеста. Пришлось согласиться на это.

От доцента Гуля я получил телеграмму из Грин-Гарбура с просьбой взять его на борт и довести до Норвегии. А через некоторое время получилась аналогичная просьба от двух членов правления Англо-русской Угольной Компании «Грумант», работавшей на том угле, который был 16 лет тому назад мною детально разведан. Я, конечно, дал свое согласие и на следующий день, 3-го августа, они прибыли на «Красин». Д-р Гуль приобрел общие симпатии на корабле и его приветливо встретили.

К 12-ти часам была кончена перегрузка песка обратно на «Монте Сервантес» и на палубе было все закреплено по походному, около 2-х часов времени отняло составление акта и производство других формальностей.

Для большей уверенности при проходе у берегов Шпицбергена, на Монте Сервантес перешел наш второй помощник А. Д. Брейнкопф и плотник Парамошин.

## ГЛАВА XVI

На юг. — В шхерах. — В Ставангере. — Встреча. — Док Розенберга. — Банкет. — 12 000 посетителей в один день. — В Бергене. — Опять в океане. — Радио о поплавке «Латама». — Кингс-бей.

В 14 часов 30 минут были отданы швартовые и «Красин» медленно стал разворачиваться, после напряженной работы в течение семи с половиной дней.

Снова все пассажиры, как один, высыпали на дек, махали белыми платками, шляпами, кепками, что-то кричали нам. Радость их была настолько велика, что оркестр на «Монте Сервантес» даже сыграл «Интернационал». Под общие крики «ура» мы прошли мимо «Монте Сервантес», дав ему три гудка. «Монте Сервантес» ответил и пошел за нами в кильватере.

Уже в 5 милях от берега мы попали в густую пелену тумана и «Монте Сервантес» потерял нас из виду, держа однако, с нами постоянную радиосвязь. В виду беспокойства пассажиров «Монте Сервантес» застопорил машины и подозвал нас к себе. Полным ходом мы повернули к нему, и заметив его через 30 минут, легли снова по курсу к Медвежьему Острову, имея пароход в кильватере.

4-го августа, на половине пути между Зюд-Капом Шпицбергена и Медвежьим Островом, мы заметили спасательный пароход «Зеефальке» высланный на помощь «Монте Сервантес» из Гамбурга с некоторым запозданием. Он также повернул за нами, так что образовалась небольшая флотилия судов.

К концу дня, хотя мы были у Медвежьего Острова, но в виде исключения, не было тумана и остров был хорошо виден.

Вокруг острова было видно много судов, занимавшихся рыбной ловлей на недавно открытой банке. Ловят, как и у нас на Мурманске весною, на поддев, наживляя крючки селедкой, которая привозится сюда в замороженном виде. Ловят треску и паптусину, которая доходит до 100—120 кгр. весу. За рыбой приходят рефрежираторы, которые затем доставляют ее в Англию.

На горизонте слева было видно экспедиционное судно «Михаэль Сарс», производившее здесь промеры.

Здесь уже заметно было потемнение во время ночи и температура воздуха значительно повысилась, доходя до + 9° С.

5-го августа продолжала стоять тихая и ясная погода и мы по-прежнему экскортировали «Монте Сервантес», по сравнению с которым маленький «Зеефальке» производил впечатление какого-то пигмея.

К вечеру того же дня открылся северный берег Норвегии—Финмаркен. Хорошо заметно было различие рельефа Восточного и Западного Финмаркена. В то время, как Восточный, прямым продолжением которого является наш Кольский полуостров, характерен платообразными возвышенностями в 300-400 метров, Западный выделялся своими остроконечными горами высотою в 1000-1200 метров над уровнем моря.

Ровно в 24 часа мы вошли в гавань Гаммерфеста и не-

смотря на поздний час, «Красин» был окружен десятками лодок и ботов, с которых нас горячо приветствовали.

Впервые после долгого перерыва, мы увидели настоящий, правда недолговременный, закат солнца. Какие чудесные лилово-розовые краски! Будто ртуть, блестела своей зеркальной поверхностью вода среди небольших островов и синих круч скалистых берегов, а в ясной воде недвижно отражались позолоченные нежной краской верхушки гор.

Маленькие, свеже выкрашенные лодочки все в большем числе окружали наш ледокол и как отрадно было чувствовать, что люди сидевшие в них, не из одного только любопытства, но и из сочувствия и симпатии подошли к нам.

Здесь мы расстались с «Монте Сервантес» и 6 августа прибыли в Тромсе чтобы взять угля и воды до Ставангера.

На рейде в Тромсе стоял французский крейсер «Страсбург» и «Кептен Рузвельт».

Пока мы грузились, П. Ю. Орас отправился с визитом к командующему адмиралу. Ко мне с ответным визитом прибыл начальник штаба — адмирал Герр.

За время нашего пребывания на Севере, крейсер «Страсбург» и одиннадцать судов, которые были в его распоряжении, обследовали весь район между Медвежьим островом, Шпицбергеном и Гренландией в поисках Амундсена, Гильбо и их спутников. К великому сожалению, эта тяжелая работа кончилась безрезультатно.

В Тромсе сошел с корабля д-р Гуль и двое из Русско-Английской Кампании, мы же пошли на юг. Погода стояла благоприятная и для сокрещения времени мы шли открытым морем, иногда заходя в шхеры. Тихое море успокоительно действовало на всех нас после тревожных и замечательных дней в высоких широтах. Здесь уж наступила настоящая ночь и приходилось зажигать электричество.

6-го августа мы пересекли полярный круг и быстро шли в спокойных шхерах на юг под проводкой лоцмана.

Проходя ночью мимо какого-то поселка, лоцман дал несколько условных гудков. Когда я его спросил, зачем он это делает, пожилой моряк ответил мне, что в этом поселке живет его мать, которую он уже давно не видел и только с далекого моря может посылать ей привет, — пусть материнское сердце будет спокойно, ее сын бодр и здоров, он

попрежнему спокойно и уверенно проводит чужеземные и норвежские корабли у скалистых родных берегов.

Два дня, 9-го и 10-го августа, мы шли открытым морем и когда после полудня снова вошли в шхеры, меня удивили знаки внимания, которые неизменно выражались нам, как с судов, так и с берега. Повидимому, популярность «Красина» была к тому времени очень велика. Все встречавшиеся суда, к какой-бы национальности они ни принадлежали, салютовали флагами или гудками. На небольших моторных ботах, которые не несли флагов, приветствовали нас взмахами рук, кепками. На берегах фиордов, если мы были от них достаточно близко, взвивался красивый национальный флаг Норвегии или производился салют из ружей. Окна или балконы домов заполнялись людьми, которые махали платками. Откуда они нас знали?

На корме у нашего флага, все время стоял вахтенный и смотрел в оба, чтобы успевать отсалютовать на каждое приветствие.

С утра над нами кружился гидро-самолет, а когда мы были в районе Бергена, прилетел военный гидроплан, который, сделав над нами три круга, снизился на воду и шел некоторое время рядом с нами. Летчики аплодировали, махали руками — мы все им отвечали и горячо благодарили.

Все эти знаки внимания от незнакомых нам людей, приветствия, популярность экспедиции на «Красине», доставляли много радости, но возбуждали во мне, по крайней мере, чувство какого-то недоумения. Что же мы в конце концов сделали? Снарядили подходящее судно и самолет, правильно разработали план действия, снабдились по мере сил и осторожно, но уверенно продвигались вперед и с некоторым риском для корабля и самолета, исполнили задачу, заранее перед собою поставленную. И за это так много почестей, внимания? Без всякой рисовки я говорил себе, что немного же нужно сделать, чтобы получить мировую известность.

Мы снова шли чудесными фиордами южной Норвегии. Не знаю, что может еще сравниться по красоте с этим замечательным созданием природы. В который раз я проходил этими местами, а все еще часами простаивал на верхнем мостике, не будучи в состоянии оторвать глаз от чудесного сочетания ярко-зеленых малахитовых берегов и бирюзового моря, светлые воды которого то там, то здесь про-

резывали будто игрушечные кораблики, оставляющие далеко за собой светлую полосу, позолоченную солнцем.

Еще будучи в Тромсе, мы читали в газетах, что в Ставангере нам готовится торжественная встреча. Кроме того, нами были получены две телеграммы, одна за подписью губернатора Смедруд и бургомистра Миддельтон, с сообщением, что для экипажа «Красин» будет устроен торжественный банкет; другая телеграмма была от председателя Комитета Рабочих по встрече «Красина» т. Ульсен-Гаген с просьбой ответить, когда мы прибываем в Ставангер.

Мы ответили, что «Красин» прибывает в Ставангер 11-го августа.

Какой это был замечательный день!

Еще в море, в 8 часов утра нас встретили рабочие организации Ставангера на двух пароходах «Санда» и «Гельмланд», разукрашенных флагами. Раздались звуки «Интернационала», пальба, пение, многократные «у р а», рвались в воздухе ракеты.

Пароход «Санда» подошел к правому борту «Красина» и к нам перешла депутация во главе с Ульсен-Гаген, корреспонденты, фотографы, кино-операторы. Начались речи, приветствия.

Тем временем, «Красин» пошел дальше, сопровождаемый пароходами, ботами, моторными, парусными яхтами. Все побережье усеяно было толпами народа. Когда же мы подошли к городу, то нам представилась замечательная картина, он весь был в ярких красных пятнах, то были норвежские национальные флаги, — каждое здание было разукрашено, и флаги тысячами развевались на фоне голубого неба.

Как только в 10 часов был отдан якорь, на наших мачтах взвились разноцветные флаги и наш потертый во льдах, широкий «Красин» принял нарядный и праздничный вид.

Тотчас же прибыл на «Красин» наш старый знакомый М. А. Дьяконов и консул Фальк. Я с Орасом отправились в отель, где жил наш Полпред т. А. М. Коллонтай. Последняя нас приняла очень тепло и от имени Советского Правительства выразила нам благодарность.

Через полчаса мы прибыли на ледокол. Александра Михайловна произнесла очень горячую речь и громким «ура» ответили красинцы на ее приветствие.

Ровно в 11 часов явились к нам с официальным визитом гг. Смедруд и Миддельтон. После взаимных приветствий г. Смедруд пригласил всю команду на торжественный банкет, который должен был состояться на следующий день, в воскресенье. Я сердечно поблагодарил за любезное приглашение, но беда была в том, что у нашей команды было только рабочее платье. Мы, ведь, не готовились к банкетам. Как быть, — в субботу магазины рано закрываются, а в воскресенье совсем закрыты, и пришлось обратиться к властям с просьбой держать магазины открытыми, пока наши ребята не обмундируются. И действительно, на следующий день все явились на банкет совершеннейшими джентльменами. Я с трудом узнавал в этих денди, одетых с иголочки, наших кочегаров и матросов.

В тот же день мы принимали визиты консульского корпуса и многочисленные делегации.

«Красин» был уже к вечеру введен в док Розенберга, где должны были немедленно быть начаты работы по его ремонту.

Вечером мы отправились на банкет. Красиво сервированный стол усыпанный цветами, в виде буквы П, занял большую залу ресторана в живописном ставангерском парке. В приемном зале все вскоре перезнакомились друг с другом и затем началось торжественное шествие к столу. Г. Смедруд вел А. М. Коллоктай, меня сопровождал Министр Торговли и Промышленности г. Офтедаль, П. Ю. Орас шел с г. Миддельтон, а местный комендант, полковник, вел К. П. Егги.

Первую речь на банкате произнес г. Смедруд, которая всем была любезно роздана на русском языке.

«Сегодня граждане Ставангера имеют честь и рады видеть у себя гостями экипаж «Красина». В сердцах наших горит желание принести поздравление и хвалу мужеству, неутомимой энергии и отличной работе вашей в ледяной пустыне. Я уверен, что говорю не только от имени нашего города, но и весь норвежский народ мыслит одинаково с нами. Весь цивилизованный мир, день за днем, час за часом, со вниманием следит за важной, великой работой помощи погибающим. Разнесшаяся по всему миру весть о несчастной судьбе «Италии» вызвала крик из глубины человеческих душ: «На помощь. Люди в опасности». Мгновенно, как по мановению жезла, все, что человечество могло

дать от науки, мужества, энергии и горячего сердца, — все было привлечено для оказания помощи. И каждая, имевшая возможность страна проявила посильную помощь. Предстояла славная и красивая борьба. Сколько у нас, оставшимся лишь зрителями в этой тяжелой борьбе, имели мужество верить в спасение. Когда шведский летчик Лундборг вырвал из объятий смерти первого человека, для нас это казалось сказкой, сном и только «Красин» показал, что это не сон, а действительность.

Великий русский народ может гордиться своими сынами.

Отдохните же теперь немного в нашем умеренном климате, прежде чем взять курс на север, в объятия льда.

Мы, норвежцы, также имеем там дорогих для нас братьев вместе с их французскими товарищами и если, надежда на их спасение сбудется, то мы предпочитаем, чтобы вы отвезли им наш привет, если даже это будет и последним приветом. Лучшего вестника, как «Красин» и его команда, норвежский народ на имеет.

В нашей благодарности к вам есть уверенность, что вами будут приложены все человеческие усилия для разрешения предстоящей трудной задачи.

Да будет воздано вам за ваш добрый и тяжелый труд.

Мы подымаем бокалы за русский народ, за «Красин» и его храбрую команду».

После этой красивой речи мы чокнулись звонкими бокалами, в которых была ... минеральная вода.

В Норвегии отдельные коммуны имеют право издавать свои «сухие законы» и Ставангер принадлежал к числу их и там спиртные напитки были зепрещены.

С ответными речами выступили А. М. Коллонтай, П. Ю. Орас и я.

Мы выразили глубокую признательность Ставангеру и норвежскому народу за симпатии и гостеприимство. Норвежцы — природные моряки, выдвинули из своей среды выдающихся полярных исследователей, и нам особенно ценна высокая оценка нашей работы в Норвегии.

В ответ на девятикратное, отрывистое «ура» присутствовавших норвежцев, команда «Красина» ответила мощным, оглушительным троекратным «ура».

После ужина, прошедшего весьма оживленно, мы также церемонно перешли в приемную, а оттуда на балкон.

Была темная ночь. В парке в честь нас горели смоляные бочки и вспыхивали эффектные ракеты. У балкона собралась огромная толпа. Губернатор, сказав несколько вступительных слов «к народу», стал при феерическом свете ярких костров, представлять нас столпившейся толпе. После каждой названной фамилии раздавались дружные апплодисменты и крики приветствия.

В заключение мы сердечно поблагодарили любезных хозяев, и пешком через весь порт прошли на «Красин».

Ставангер, имеющий около 50.000 жителей, принадлежит к числу тех норвежских городов, благополучие которых зависит исключительно от рыбного промысла. В близлежащих фиордах ловится заходящая туда мелкая сельдь, которая затем перерабатывается на кильки, сардинки и проч., на многочисленных здешних консервных заводах, числом около 200, некоторые из которых первоклассно оборудованы и экспортируют свое производство не только в европейские страны, но и в Америку. То лето было — «неурожайное» — сельдь не пришла или пришла в очень небольшом количестве, и Ставангер переживал жестокий экономический кризис. Тем ценнее было гостеприимство, оказанное нам.

Весь день на «Красин» совершалось паломничество местного населения. По подсчетам местных журналистов, нас посетило за этот день свыше 12.000 человек и мы принуждены были через газеты просить прекратить осмотр ледокола, так как это мешало производству ремонта. Впрочем толпы народа и в последующие дни продолжали посещать «Красин». Были назначены даже специальные поезда, чтобы иметь возможность доставить всех желающих из окрестных мест.

Вместе с А. М. Коллонтай и М. А. Дьяконовым я выехал в Осло, где мне нужно было произвести некоторые дополнительные закупки.

Здесь же, на многолюдном приеме у нашего Полпреда, где собрались многие члены, заседавшего тогда в Осло Исторического Конгресса, а также представители Дипломатического Корпуса и норвежской Науки, я сделал свой первый публичный доклад о походе «Красина».

Пока был в Осло, ремонт ледокола шел полным темпом. 150 рабочих и несколько инженеров в доках Розенберга ра-

ботали день и ночь. Наши повреждения оказались гораздо серьезнее, чем мы думали и, несмотря на самую интенсивную работу, немыслимо было закончить весь ремонт в 3-4 дня, как я первоначально предполагал.

«Красин» продолжали посещать представители рабочих и партийных организаций. Кроме того, команде этими же организациями был устроен торжественный прием в Народном Доме. Характерную речь произнес один из рабочих Паттин:

«Мы все помним старую сказку об Эспен Аскелладен, который совсем не подходил к светскому обществу и считался ни к чему непригодным человеком. Но мы из сказки знаем, что он один справился со всеми трудностями и превзошел своих двух братьев. Презираемый Эспен Аскелладен победил и в награду женился на принцессе и получил полцарства...

«Советский Союз был в положении Эспен Аскелладен. Капиталистические страны вели великую травлю против Союза, стараясь доказать, что им правят неучи, что там нет настоящего правительства, настоящих людей. Этим летом капиталистические страны оказались перед громадными трудностями в деле спасения тех, кто попал в беду в полярных странах, они с задачей не справились.

«Тогда пришел Эспен Аскелладен, в виде советской экспедиции, и подобрал несчастных. Мы чувствовали, что экспедиция Советского Союза, — наша, рабочая экспедиция. «Красин» и его команда представляют собой не только Союз, но весь международный пролетариат.

«Рабочий класс в общественных взаимоотношениях всегда был Эспен Аскелладен, — он всегда должен был больше всех работать, меньше всех пользоваться благами жизни. Мы не желаем завоевать полкоролевства с принцессой, мы стремимся победить весь мир для социализма, для улучшения человечества.

«Да здравствует человечество, братство, социализм».

Затем выступил сотрудник «Юманите», специально приехавший в Ставангер и начальник местных Почт и Телеграфов — Эгеде-Ниссед, симпатичный, культурный человек, в милой семье которого я провел, по приезде из Осло, несколько прекрасных часов.

«Красинцы» получали много подарков от рабочих. Ставангерцы подарили серебрянную вазу с цветами, рабочие фарфорового завода преподнесли чудесную фигуру моряка с подзорной трубой в руке.

«Пусть он будет вашим первым спутником в походе», — трогательно говорили они. А комсомольская молодежь преподнесла альбом с адресом. Имея в виду доставить особенно приятное нашей команде, желая от души счастливого путешествия «Красину», они в адресе написали золотыми буквами известное русское пожелание:

«Скатерью дорога».

Никто, конечно, не сказал нашим друзьям, что у нас значат эти слова.

Вернувшись из Осло, я застал работы в полном разгаре, но окончание их, как я ни торопил, ожидалось только к 24-му августа.

По просьбе местного норвежского-немецкого общества, я прочел публичный доклад о нашем походе, сбор с которого пошел целиком в фонд поисков Амундсена.

На другой день был закончен ремонт корабля.

24-го августа мы вышли из Ставангера в Берген, чтобы снова погрузить до отказа уголь.

Как и в Ставангере, нас очень тепло принимали и в этом городе. Особенно сердечно прошел вечер на Флетен, так называлась гора, господствующая над Бергеном, откуда открывается чудесный вид на весь фиорд, и раскинувшийся на его берегах город. Я особенно рад был видеть среди присутствовавших известного профессора Бьеркнесса и его сына с женою.

Пока мы брали уголь, я не преминул посетить Геофизический Институт, организация которого приходила к концу. Профессор Гелланд-Гансен, директор этого прекрасного учреждения, с присущей ему любезностью показывал мне и В. А. Березкину весьма интересное его устройство. Я был рад, в свою очередь, принять уважаемого профессора и его уважаемых сотрудников на ледоколе и показать ему корабль и его машинные отделения. В. А. Березкин с радостью показал этому выдающемуся геофизику свои работы, которые профессор нашел весьма ценными. Он также с одобрением отзывался о том плане работ, которые мы предполагали осуществить во время нашего второго похода,

в особенности в районе между Новой Землей и Землей Франца Иосифа.

В Бергене к нам на корабль сел новый итальянский корреспондент г. Апонте, который сменил уехавшего Д. Джудичи. А из Москвы приехал кино-оператор Солодовников на место отправившегося в Москву Блувштейна.

Выйдя из Бергена 26 августа мы прошли фиордами до Гарштада, где взяли дополнительно пресной воды и свежего мяса, а отсюда вышли в открытое море.

В Бергене, благодаря деятельному содействию итальянского консула г. Гальварсена, нам удалось быстро закончить погрузку и все другие дела.

Утром 1-го сентября мы прошли в третий раз Медвежий остров. На этот раз мы не увидели его, так как шли в расстоянии более, чем 15 миль к западу от него. Погода стояла ветренная, мглистая с видимостью всего 1-2 мили. Не смотря на довольно крепкий, в 5 баллов, ветер, «Красин» не терял своего хода и, спокойно переваливаясь с борта на борт, делал свои 10-11 узлов при девяти котлах, — один из десяти был выключен.

Жизнь на корабле вошла в свою колею и я отдыхал душой после беспокойных дней в портах, когда постоянный наплыв посетителей и вечно глазеющая, любопытная постороняя публика не давала возможности остаться с самим собою.

Я испытывал подлинное блаженство в особенности от того, что мне не приходилось давать обычные интервью, в сотый раз отвечать на бесчисленные вопросы о судьбе тех или иных участников итальянской и других экспедиций. Очень часто также вопросы задавались людьми, которым в высокой степени была безразлична судьба погибших, делалось же это нередко из простого любопытства или под влиянием известной моды. Тогда полагалось всем этим интересоваться, но конечно, многие, в особенности норвежцы, глубоко были встревожены судьбою их национального героя Руаля Амундсена.

Никто не хотел, не мог помириться с мыслью, что его уже не было в живых. При отправлении во второй наш поход, у меня все-же мало было надежды, что мы сумеем его найти. Я был уверен лишь в одном, — мы приложим

В Кингсбее
Наверху: Цапни покидает «Красин»
Внизу: Марнано на носилках спускают в шлюпку

Наверху: Вильери (налево) и Чечиони покидают «Красин»
Внизу: Итальянского кино-оператора извлекают из воды

все усилия, чтобы обнаружить Амундсена, Гильбо, их спутников и итальянскую группу, но, вместе с тем, я прекрасно отдавал себе отчет во всех тех затруднениях, которые лежали на пути «Красина» и в особенности учитывал риск, которым должен был сопровождаться каждый полет Б. Г. Чухновского и его товарищей. Я знал, что состояние льдов могло оказаться более благоприятным, чем весною, но навигационные и метеорологические условия должны были быть несомненно весьма тяжелы. Самым сильным препятствием должен был быть туман и темные ночи.

Мы встретили мелко-битый лед, на 75°27' сев. широты и 15°57' восточной долготы от Гринвича. Он был занесен нордовыми и нордостовыми ветрами из Стур-фиорда. Таким образом, на этот раз мы встретили лед южнее по сравнению с первым нашим походом. Как это обычно бывает при заходе в лед, волна прекратилась и «Красин» шел по спокойной воде. Приходилось все же итти малым ходом, так как при сильной загруженности «Красина», ледяная его обшивка находилась ниже ватерлинии и он был менее защищен. Когда же мы входили в полосу более разреженного льда. сразу же чувствовалась широкая океанская волна. Встречавшиеся нам льдины были небольшого размера, от нескольких квадратных метров до 20-30 кв. метров, лед уже был изъеден морской водой и очень хрупок. Температура воздуха при заходе в лед заметно стала падать и с + 7,7° Ц. к югу от Медвежьего острова опустилась до + 3,2° Ц.

Птиц было гораздо меньше, чувствовалось приближение осени, лишь несколько чаек глупышей кружилось над мачтами.

Через три часа, к 15 часам, лед стал увеличиваться и количеством и своими размерами, что заставляло нас итти тихим ходом. Температура воздуха упала до — 0,8° Ц.

В 18 час. 10 мин. было перехвачено радио, что у берегов Северной Норвегии был найден поплавок с гидросамолета и что на судне «Михаэль Сарс» признали, что он принадлежал Латаму, самолету, на которому улетел Амундсен и его спутники.

С тоскою я писал в своем дневнике: «Если только поплавок действительно принадлежит Латаму, значит Роальд Амундсен, Гильбо и мужественные спутники их дей-

ствительно погибли. Душу охватывает горечь и печаль. Не хочется верить, не хочется думать, что это несчастье действительно свершилось. Замечательный норвежец, отважный, выносливый рекордсмен-полярник погиб смертью, которую каждый человек может себе пожелать, — он отдал свою жизнь за других, чуждых ему людей. Чудесный, достойный конец жизни, которая полна была лишений и так часто висела на волоске от смерти. Скорбь, глубокая печаль охватила сердца не только одних норвежцев, весь культурный мир разделит горе норвежского народа. А для нас, для красинцев, эта весть вдвойне печальна, — пусть небольшая, но все же теплилась надежда в наших сердцах, что наши поиски могут увенчаться успехом. Увы, этой надежде не суждено будет сбыться. Холодные, свинцовые воды Полярного Моря давно уже поглотили упавшие тела отважных исследователей. Арктическое царство на этот раз жестоко, слишком жестоко расправилась с тем человеком, который с удивительным мужеством, с замечательным знанием его особенностей, покорял его шаг за шагом. Оно отомстило ему. «Борьба жертв искупительных просит». Пусть так, но даже эти тяжелые жертвы никого не остановят — наука победоносно будет продолжать свой путь и недалеко уж то время, когда и Арктика перестанет быть непреодолимым препятствием для человечества, она будет покорена на благо всех людей. Теперь же мы с горестью склоняем свои головы, — жизнь Амундсена должна нас научить и жить и умирать. Невозможно помириться с его смертью, остается только одно: своей работой показать, что мы достойны того замечательного наследия, которое оставил нам этот выдающийся человек».

С утра 2-го сентября стояла ясная, солнечная погода при легком ветре. Я дал телеграмму Чухновскому, что около 12 часов будем на месте.

В общем, как уже полагалось для «Красина», переход был сделан быстро и при благоприятных условиях, ни разу по настоящему и не качнуло.

Снова перед нашим взором открылись Три Короны, в глубине бухты опять уступчатый мыс Кваде Гук. Знакомые берега! С какими разными чувствами подходили к ним 6 недель тому назад. Что-то нам теперь сулило ближайшее будущее?

# ГЛАВА XVII

На поиски третьей группы. — Капитан Свенсен, Крозно, Джованни. — Беверли-Зунд. — Прилет летной партии. — Разведочный полет. — Шторм. — Конец летной кампании.

Вот показался дымок с «Читта ди Милано» и через полчаса уж загремела якорная цепь и наш якорь плюхнулся в воду. На шлюпке подъехал один из итальянских офицеров и спросил меня, когда может комендант Романья прибыть на «Красин» для переговоров. Ответный визит на «Читта», сделал по моей просьбе помощник капитан Легздин.

Ровно в 12 часов (якорь мы бросили в 11 часов 30 минут) комендант Романья был у меня. Он рассказал мне, что «Браганца» стояла в Беверли-Зунд и что она совершила разведку, дойдя до 81°15' см. где держалась кромка льда. Вскоре «Браганца» должна была вернуться для чистки котлов и взятия провизии.

Романья много распространялся о трудностях поисков в это время года, в частности, об опасности полетов, с чем, конечно, нельзя было не согласиться. Он спрашивал об окончательном нашем плане и я указал ему, что в 15 часов у нас состоится совещание и я прошу его прибыть к нам в 16 часов за ответом.

Тем временем подъехал с берега Чухновский в сопровождении Страубе и Алексеева. Они прекрасно выглядели и хорошо поправились за это время, хотя было и нелегко прожить в палатках 48 дней. Питались они хорошо, ночью залезали в спальные мешки, но днем было прохладно. Живя в своих палатках вблизи поселка, наши летчики очень сдружились с норвежской колонией в Нью-Олезунде и за это время у них перебывало не мало гостей. Самолет был тем временем поставлен на поплавки и приведен в полный порядок. Испытание его Чухновским, во время двух пробных полетов, дало прекрасные результаты. Первый полет продолжался несколько минут, второй 21 минуту.

В 15 часов мы собрались для обсуждения дальнейших планов наших работ. Присутствовали Орас, Чухновский, Егги и Березкин. Решено было итти в район Семи Островов и найти там базу для самолета. Туда должен был также прилететь Чухновский, затем следующая база должна

была быть где-либо к востоку от Семи Островов, откуда и должны были быть предприняты поисковые полеты. Мы все сходились на том, что задача была весьма трудно выполнима, — можно было не найти совершенно чистой воды для посадки или же при наличии ее, она могла в короткий срок быть замкнута льдом.

Когда через час прибыл комендант Романья и я изложил ему наш план, — он ужаснулся, очень заволновался и считал его невыполнимым. Он полагал, что летать можно только к востоку от Северо-Восточной Земли и то на очень небольшое расстояние. Затем он спросил меня, будем ли мы стоять до вечера следующего дня. Я ответил, что я собираюсь уйти в море раньше.

Затем с Чухновским и Орасом я съездил на берег к лагерю наших летчиков. Они расположились на берегу небольшой бухты совсем по домашнему, — в одной палатке у них была спальня, в другой — столовая и, наконец, третья представляла собою рабочее помещение. А рядом с ними жили альпийские стрелки — «альпини», охранявшие итальянские саомлеты.

К вечеру я пригласил на «Красин» представителей норвежской колонии, — доктора, инженера и некоторых рабочих и воспользовался приходом этих симпатичных людей, чтобы поблагодарить их за гостеприимство и содействие, которое они оказывали нашим летчикам.

К концу дня была получена радиограмма, из которой мы узнали, что норвежский командующий адмирал приказал прекратить поиски ««Латама», так как найденный поплавок действительно оказался принадлежавшим самолету и надо было считать, что никто из бывших на Латаме не спасся. Значит, свершилось, — Руаль Амундсен погиб. Поистине, завидная, славная смерть . . .

С утра 3-го сентября продолжалась разборка плота, на котором в свое время, мы доставляли плоскости к лагерю летчиков, погрузка бревен и досок на «Красин» и отвозка провизии.

В 12 часов Романья сделал нам прощальный визит. Я с ним условился о времени переговоров по радио (пока каждые 12 часов) и о том, что «Браганца» должна была находиться где-либо по пути полета Чухновского, о чем последний должен был дополнительно сговориться с Романья.

Затем мы устроили внутреннее совещание о радио-связи, местосводках и проч. Две карты района полетов мы разграфили на квадраты и пронумеровали их. Таким образом, стоило по радио назвать цифру и мы знали, в каком месте наши летчики находились.

Очень жалко было снова оставлять наших друзей в холодных палатках, быть может, на долгое пребывание. Но другого выхода не было. И Чухновскому тоже не хотелось уходить с «Красина». Он все посматривал на часы и говорил:

«Ну, еще полчаса останьтесь, — полчаса, ведь, не расчет».

Выпили «отвальное», — по рюмке коньяку и взаимно пожелали друг другу благополучия. Пошли провожать летчиков к штормтрапу, но, так как шлюпка, повезшая провизию, еще не возвращалась, то мы еще успели накормить их ужином и в 18½ часов окончательно с ними расстались.

На берег съехали Чухновский, Страубе, Алексеев и Шелагин.

Пока мы выбирали якорь, летная партия уже высадилась на берег. Вскоре темная группа из четырех человек, казавшихся издали размером не больше шахматных фигур, маячила уже на мысу. Вдруг, мы заметили, что кучка людей врассыпную побежала в разные стороны, — раздался взрыв звуковой бомбы, затем показался и начал стелиться по берегу светлый дым, — то летчики посылали нам свой привет. «Красин» дал три протяжных гудка, пронесшихся далеким эхом по горным вершинам и глетчерам, стал разворачиваться и ровно в 19 часов дал ход вперед.

Мы еще не вышли из залива, как увидели силуэт какого-то судна. Мы решили, что, вероятно, возвращается «Браганца» и, действительно, по мере приближения начали вырисовываться знакомые контуры этого небольшого, но заслуженного судна. «Красин» дал малый ход и сигнализировал просьбу подойти к нему. Не успели мы спустить наш вельбот, как с другого бока уж появилась небольшая шлюпка с «Браганцы», которая через несколько минут была у нашего штормтрапа. По нему поднялись пожилой норвежец, капитан Свенсен, итальянский летчик Крозио и офицер Джиованни.

Капитан Свенсен, считавшийся одним из наиболее опыт-

ных в Норвегии, был небольшого роста. Лицо его было чисто выбрито и седые усы немного свисали через рот, он почему-то даже и в море носил черную фетровую шляпу. Итальянцы были видные, рослые ребята в теплых фуфайках и без головных уборов. Я их поблагодарил за то, что они прибыли к нам, повел их в штурманскую рубку, обратившись с просьбой, указать на карте положение кромки льда. По словам капитана Свенсена, состояние льдов было следующее: битый лед заполнял пространство между Семью Островами и северным берегом Северо-Восточной Земли; от Семи Островов кромка шла на норд-вест, кромка полярного льда доходила до 81°15' сев. широты. У мыса Лей-Смит, наоборот, было много свободной воды, но так как лед в том месте находится в постоянном движении, вследствие сильных течений между островами и берегом, то наилучшей стоянкой, по его мнению, был Беверли-Зунд, который вполне пригоден для старта самолета. Итальянские летчики указали, что сейчас летать уж было невозможно, на корабле и на самолете образовалась ледяная корка, которая пробила у них плоскости самолета.

Я еще раз поблагодарил их за ценные сведения и мы простились.

К 11 часам 4-го сентября «Красин» был уже у Семи Островов. При приближении к берегам, туман с дождем сменился ясной погодой. Знакомые места! Сколько дней мы маячили у тех же Семи Островов, пробиваясь среди тяжелых льдов на восток. Это было всего лишь два месяца тому назад, а как много было пережито за это время. Теперь условия льда изменились и мы быстро шли по свободной воде, но, увы, надежды на успех у нас было гораздо меньше.

Мы взяли курс на Беверли-Зунд полагая, что эта стоянка будет самой удобной для самолета.

В 15 часов 30 минут мы бросили якорь в этом заливе, в полумиле от западного берега о. Чермсайд, на глубине 18 сажен. Стояла солнечная погода при температуре воздуха + 4,7° Ц. и даже голубое небо проглядывало во многих местах сквозь перистые облака. Наступил полный штиль. На корабле ехидничали над итальянцами, которые в мрачных красках рисовали нам здешние метеорологические условия. Не иначе, как именно «Красин», нес с собою хорошую

погоду. И, действительно, у нас и в первый поход не было такого чудного и ясного дня.

О благоприятных метеорологических условиях немедленно телеграфировали Чухновскому. Льда здесь совершенно не было, если не считать несколько отдельных, небольших льдинок, занесенных сюда прежними ветрами. Снега на побережье гакже было совсем мало, только вершины гор были чуть-чуть покрыты снежной пеленой; казалось, будто они были слегка посыпаны сахарной пудрой.

Нам очень хотелось, чтобы наши летчики скорее прилетали, но старт зависел, в значительной мере, от погоды, стоявшей в Кингс-бей.

В ожидании самолета я совершил экскурсию на берег вместе с И. М. Ивановым.

Остров имеет неправильную форму берегов, с небольшими мысами на северном и южном побережье и бухтой на Северо-Западном берегу. Остров горист и имеет сильно изрезанный рельеф. Ледниковой долиной он разделен на две возвышенности, западную, более высокую, в 425 метров над уровнем моря, и восточную высотою в 300 метров.

От южного мыска берег постепенно подымается под углом в 30° и образует первое плато на высоте 275 метров, затем снова круто идет вверх до наивысшей точки в 425 метров. Склоны гор усеяны крупными глыбами коренной породы, наброшенными в хаотическом беспорядке от самой вершины, которая имеет закругленную, обкатанную древними ледниками, форму.

В юго-восточной части острова имеется небольшой висячий ледник, спускающийся по склону долины и прорезывающий остров с юга на север. Она характерна морскими террасами, которые заметны на высоте 12, 14, 19 и 150 метров. У подножия ледника наблюдаются начало почвенных образований, — на ледниковых песках лежит слой гумуса в 2 см., поверхность которого имеет своеобразную структуру, — будто этот тонкий слой искусственно взрыхлили и придали ему какую-то «курчавую» форму.

На северо-западном берегу острова имеется залив, на один километр вдающийся в берег. Кут залива отрезан тонкой косой, образующей реликтовое озеро. Вблизи этого места, в расстоянии одного километра от морского берега, лежали ребра кита, с характерным зеленым налетом вокруг них.

Как я уже указывал, береговая линия мало изрезана. Только на юге и востоке острова имеются, неглубоко вдающиеся в берег, заливы, да к западу от Нордкапа — небольшая бухта, защищенная только от оста и нордоста. Более пологие склоны к югу, сменяются крутопадающим, под углом в 45—50° на запад, север и восток.

Остров сложен из гранитов, гнейсов и глинистых сланцев. У южного мыса, коренной породой является светло-серый, средне-зернистый гранит, прорезанный пегматитовыми жилами с крупными вкрашениями полевого шпата. В ста метрах от южного мыса, легко можно проследить жилу полево-шпатовой породы мощностью до 2 метров, простирающуюся на норд. В жиле можно наблюдать крупные кристаллы светлого полевого шпата, размером в 30 × 60 сантиметров. У Нордкапа имеются также выходы сланцев, прорезанные гранитами, которые, в свою очередь, разсечены жилами пегматита.

Снегу на острове не было, но под обломками породы во многих местах слышалось журчание снеговой воды. Где протекала вода, заметна была растительность, состоящая из мхов и лишайников; в некоторых углубленных начались почвообразовательные процессы. Тонкий слой гумуса вместе с растительностью образовывали наслоения, которые, как подушки, пружинили под ногами, но такие небольшие болотца занимали пространство всего в несколько квадратных метров. На высоте 275 метров растительности уж не замечалось, только лишайники покрывали коренную породу. Четвертичные раковины были найдены на высоте всего 2 метров над уровнем моря.

В этом районе велась триангуляционная съемка русско-шведской экспедиции в 1899—1900 годах. Еще до сих пор остался от нее шест на южном мысу острова с надписью, которую уже трудно разобрать, и рядом с ним выложено из камней несколько букв, составляющих слово «Jaderin 1898», — имя руководителя шведской части этой международной экспедиции. Здесь же у берега нагромождены были валуны коренной породы, доходившие до размеров 2 × 3 метров, принадлежавшие, повидимому, поддоной морене.

От южного мыса идет подводная гряда камней в расстоянии 400 метров и в большую волну заметны над ними буруны.

Во время нашей краткой экскурсии, я видел довольно свежие оленьи следы и олений помет.

Весь этот день мы давали в условленные сроки метеорологическую сводку Чухновскому. Погода в Беверли-Зунд стояла чрезвычайно благоприятная для посадки и я был очень обрадован, когда получил от летной партии радиограмму, что он вылетает в 23 часа. Тотчас же все было приготовлено для дымового костра на берегу, а шлюпки с дымовыми шашками были спущены на воду и я отправился в радиорубку.

Только в 4 часа 5-го сентября я получил сообщение, что вследствие дождя и уменьшения видимости полет отложен до 11-ти, а через полчаса другое радио от Чухновского, что в Кингс-бей туман, облачность 9 баллов, но что заметной тягой от зюд-оста туман выгонялся из бухты. Тем временем у нас сияло яркое солнце и была прекрасная видимость и слабый ветер при температуре воздуха + 5,7° Ц., так что все условия у нас оставались чрезвычайно благоприятными.

Но уже к 21 часу температура упала до + 2,1° Ц. и Беверли-Зунд начал окутываться туманом, стало очень пасмурно и пошел дождь, — кончились хорошие дни и надежды на прилет Чухновского на этот раз не оправдались. Трудно было ожидать в это время года, что в обоих пунктах одновременно установится благоприятная погода. Наше положение усложнялось.

Тем временем Чухновский сообщил, что он надеется прилететь еще до 8-го сентября.

На следующий день, 6-го сентября, погода оставалась неблагоприятной для полетов. Мне все же удалось посетить район Нордкапа, куда я отправился на моторном катере.

К западу от мыса были выброшены морем обломки разбитого судна, среди камней была укреплена доска от дверной створки, на которой было написано карандашом «Roald av Tromso». На самом мысу была укреплена веха с черным флажком. Сильный дождь и свежий ветер с моря заставили меня вернуться на корабль, где я застал радиограмму от Чухновского, что «Браганца» выходит в Вирго-бей и что он предполагал на завтра вылететь. У меня было мало на

это надежды, так как барометр сильно падал и ветер усиливался.

И, действительно, в ночь на 7-е сентября, разразилась настоящая снежная буря при ветре от SW в 6—7 баллов с значительным снегопадом при температуре + 2° Ц. Ночью моторный бот и шлюпку оторвало внезапно налетевшим шквалом и понесло на берег, была спущена третья шлюпка и унесенные боты прибуксированы к ледоколу.

В. А. Березкин, воспользовавшись нашей длительной стоянкой в Беверли-Зунд, производил полусуточные наблюдения над течениями в проливе и установил у берега футшток для наблюдений над приливами. Вследствие жестокой погоды пришлось к вечеру прекратить футшточные наблюдения и Добровольский и Кабанов, поставленные на это дело, с трудом снялись с берега. Пришлось дважды за ними отправляться и только второй раз, когда поехал за ними старший помощник, удалось обоих, насквозь промокших, привезти на ледокол.

При таком состоянии погоды, нечего было и думать о полетах.

Вечером получили от «Читта ди Милано» радиограмму о том, что промышленник Доггерен, вернувшись в Тромсе, рассказывал, что 9-го августа на 81° 09' с. ш. и 24° 22' в. д. он видел 25 медведей, из которых 8 над чем-то возились. Подойти к ним он не мог из-за тяжелого льда. Затем, в той же телеграмме сообщалось, что 14-го августа какой-то промышленник видел огонь на Кап Стон Форелан на острове Едже.

Как переменчива здесь погода в это время года! К утру 8-го сентября ветер начал стихать, выглянуло солнце и к полудню стало совсем тихо и спокойно. Температура воздуха в 13 часов — 0,3° Ц.

Вместе с Ивановым, мотористом Тащиным и матросом Салиным я отправился на моторном боте к островам Кастрен. Два острова, северный площадью около 3 квадратных километров, южный немного меньше, разделены неглубоким проливом. Побережье изобилует подводными и надводными камнями, так что к нему можно пристать только на мелко сидящей шлюпке. Обращало на себя внимание большое нагромождение валунного материала из коренной породы, которая здесь представлена гранитами мелко-зернистой структуры с жилами пегматита. Небольшой третий

островок возвышался не больше 2-х метров над уровнем моря к юго-востоку от Северного Кастрен. Последний имеет две горных возвышенности, разделенные широкой ледниковой долиной. Западная вершина возвышается на 300 метров над уровнем моря, восточная возвышенность не превышает 100 метров. Южный Кастрен имеет куполообразную форму, высотою не больше, чем на 250 метров, полого спускающуюся к югу. Оба острова сложены одними и теми же горными породами.

По возвращении я застал радиограмму от Чухновского: «Кингс-бей дождь штиль. «Браганца» у о. Амстердам. Ветер 7 баллов, дождь, туман. Выжидаю прояснения».

9-го сентября утром получил запрос от летной группы: «Прошу срочно сообщить последние наблюдения. Надеемся лететь девять».

Условия погоды в Беверли-Зунд были очень благоприятны, то же сообщала «Браганца». Уже после 12-ти я получил известие от летчиков, что «средний мотор греется, причина выясняется» и, наконец, радио ночью «чистка, нагрев, зарядка позволяет вылететь к десяти десятого».

Я созвал совещание из Ораса и Егги и мы решили на завтра выйти в море, если летная группа лишена будет возможности вылететь. Мы уж не могли долее терять времени, т. к. не только каждый день, но и каждый час были на учете в столь позднее время.

Воспользовавшись чудесной погодой, — как на зло, в Беверли-Зунд стоял полный штиль и море было совершенно спокойно, я продолжил свои работы на островах Кастрен, где имели в то же время недурную охоту и убили 10 уток.

По возвращении на корабль получилась радиограмма от Чухновского, где он сообщал, что вследствие перегрева среднего мотора он не мог вылететь. Сложная это штука — самолет.

День 10-го сентября мог оказаться решающим в нашей кампании, — могло случиться, что мы оставили бы самолет в Кингс-бее, а сами вышли бы на ледоколе на север.

В ожидании прибытия самолета, я с утра направился на моторном боте вглубь залива.

Западный его берег также сложен из гранитов, имеющих в этом районе большое распространение. Они прорезывают глинистые сланцы и так же, как на островах, характеризуются обилием пегматитовых жил с крупными включениями полевого шпата и кварца, отчасти, слюды, имеющие небольшие размеры, в среднем не больше 1 кв. сантиметра. Я не имел времени для подробных исследований, но мне кажется, что этот район мог бы иметь и практическое значение для добычи полевого шпата. Но решение этого вопроса требует дополнительных разведок и выяснения навигационных возможностей в этом районе.

Залив вдается на $3^{1}/_{2}$ мили вглубь побережья и имеет в куте *) хорошо защищенную бухту, при входе в которую следует, однако, держаться середины, так как слева и справа заметны подводные камни. Залив оканчивается небольшим глетчером, спускающимся в море, среди крупнозернистой роговообманковой породы.

Около 13 часов мы услышали гул мотора и увидели наш самолет на фоне светлого неба. Крайне обрадованные, мы тотчас же пошли в обратный путь. Через час мы были уже на ледоколе, пройдя мимо самолета, стоявшего уже на поплавках у берега. Мы застали усталых, но довольных летчиков в кают-компании.

В хорошем настроении все сели за стол и во время обеда наши товарищи рассказывали нам о своем полете.

Вылетели они из Кингс-бея в 10 часов 55 минут, а в 13 часов 15 минут спустились в Беверли-Зунд, т. е. в воздухе пробыли 2 часа 20 минут. Приходилось перелетать вдоль полосы тумана, который густой пеленой держался к западу от Шпицбергена. У о. Амстердама стояла «Браганца», над которой сделали один круг. Когда летели вдоль северного берега, видимость была прекрасная, — в особенности хорошо выделялся остров Моффен, который представляет собою кольцо суши с большим озером посередине. Моторы работали во все время пути безукоризненно и самолет находился в полной исправности.

К 4-м часам утра, 11-го сентября, летная группа была готова к новому полету.

---

*) В вершине.

Накануне я просил вахтенного разбудить меня, когда летчики будут готовы к старту. В начале третьего меня разбудили, я наскоро оделся и вышел на палубу. Солнце было высоко и желтоватым светом освещало темно-свинцовую воду Беверли-Зунд, ветер был свежий. Б. Г. Чухновский немного задержался у доктора. Как только он был готов, летная партия, которая кроме Б. Г. состояла из Страубе, Алексеева, Шелагина и Ораса, на моторном боте отправилась к самолету. Не прошло и нескольких минут, как затрещали моторы, дан был газ, и рассекая воду двумя поплавками, самолет стал забирать высоту. Я поспешил в радио-рубку. Не успел я расположиться и развернуть карту, как получено было радио: «летим обратно». Тотчас моторный бот был послан к берегу и самолет показался с моря. Он начал снижаться под острым углом и, коснувшись поплавками воды, плавно замедлил ход и остановился на воде. Полет продолжался 52 минуты. Оказалось, что в море свирепствовал сильный ветер от зюда и полет невозможно было продолжать. Решено было полет повторить к вечеру.

Между тем от коменданта Романья была получена радиограмма, что «Браганца» ушла в Тромсе, а «Читта ди Милано», погрузив уголь, возвращается в Италию. Итак, только экспедиция «Красина» оставалась для поисков в Полярном Море.

В 17 часов погода окончательно испортилась. Не видя никакой возможности возобновить полеты, мы единодушно порешили полеты прекратить, летную кампанию закончить, самолет разобрать, погрузить его на ледокол, и итти на поиски.

Должен признаться, что нелегко было принять такое решение. Я представлял себе чувства тех людей — там, далеко на юге, — которые с такой надеждой ожидали результата каждого полета, наши летчики должны были принести им желанную весть о судьбе близких, дорогих для них лиц, унесенных на обломках гондолы дирижабля. Конечно, для нас была очевидна рискованность, невозможность нового полета, я полностью учитывал безрезультатность его, а все же где-то в глубине души, не замирали глубокое сожаление и печаль.

Погрузка с воды на корабль столь тяжелого самолета, как наш — было делом очень сложным. Решено было со-

орудить плот, опиравшийся на бензиновые бочки и к нему прикрепить покатый помост, по которому и втащить самолет на палубу.

Тотчас же было приступлено к устройству плота. Но, как на зло, поднялся сильный, шквалистый ветер до 6—7 баллов. Возникло опасение, что самолет может разбить прибоем у берега. Пришлось пробуксировать его к ледоколу и закрепить на длинном конце (в 5 раз превышавшем длину ледокола). Здесь-то и началось мучение, — судно разворачивалось медленнее, чем легкий гидросамолет и последний обматывал своим концом «Красин», — на моторном боте все время приходилось оттягивать его. Затем возникла мысль установить мотор на трех якорях, но, провозившись до 3-х часов ночи, оставили его все же за кормой, так как ветер к тому времени стал стихать, но волна осталась.

Пришлось также приостановить работы над постройкой плота, — сильная зыбь не давала возможности работать на воде.

12-го июля опять прояснилось, совсем безоблачное небо, ветер стих. Температура воздуха была + 5° Ц. Словом, опять наступил настоящий летний день. С трудом верилось, что мы находились за 80° сев. широты. между тем температура воздуха с + 5,7° Ц. в 0 часов поднялась в 14 часов до + 8,1° Ц.

Погода была настолько благоприятна, что не смотря на решение прекратить летную кампанию, летчики не могли удержаться от попытки еще раз совершить полет. Самолет опять отбуксировали к берегу, где его начали подготовлять к полету.

К 14-ти часам погода снова ухудшилась. В. А. Березкин не предсказывал благоприятных условий для полета и ничего другого не оставалось, как разобрать самолет и грузить его на ледокол. К разбору самолета было приступлено в 16 часов.

К ночи ветер усилился и работать на воде стало невозможным. Плот был сколочен. Плоскости (крылья) с самолета были сняты и погружены на плот, но выгрузить их на ледокол оказалось невозможным, — при крепком ветре слишком велика была их парусность. Так на плоту, за кормою и оставили их. Бедные «плоскости», парившие в

облаках, теперь качались на волнах, то и дело захлестываемые морской водою.

Меня очень беспокоила сильная задержка в погрузке самолета, — в это время года крепкие ветры могли стоять многими сутками. Вся надежда была на команду и на «Звезду». Неужели же она нам напоследок изменит?

К ночи ветер усилился до 6 баллов, туман закрыл все вершины гор и держался не выше ста метров. Ветер гудел на вантах, врывался в щели моей рубки.

Самолет был оставлен у берега и у него дежурили Федотов и Чаун. Ветер от W-ста дошел ночью до 8 баллов и развел сильную волну, так что до 12 часов 13-го сентября невозможно было грузить плоскости. Однако, к вечеру, их все-таки принесли на борт и приступили к постройке помоста из бревен и досок.

Пока шла погрузка, Березкин, Иванов и я совершили длительную экскурсию для геологических исследований на остров Чермсайд и пересекли его с юга на север. Кроме обширных геологических коллекций, мы принесли несколько убитых уток, державшихся еще у берега.

На обратном пути, как только мы вышли из-за гор к берегу, стал заметен свежий ветер от W-ста. Самолет стоял приткнувшись на обсушном берегу без плоскостей.

В ожидании, когда будет готово сооружение помоста и утихнет крепкий ветер, мы сели в небольшую шлюпку, оставленную для нас на берегу, и затем с большими усилиями против волны и ветра подгребли к «Красину». Погрузка была невозможна, ее пришлось отложить до более спокойной погоды.

Все собрались в кают-компании, ярко освещенной электричеством. Теперь большую роль «играл» у нас граммофон, подаренный нам советской колонией в Осло. Каждый из присутствовавших считал своим долгом завести хотя-бы одну пластинку (с обеих сторон), а так как народу было много, то граммофон играл почти без перерыва.

Ранним утром, 14-го сентября, меня разбудил сильный свист ветра. Я быстро оделся и вышел на мостик. Был шторм, самый настоящий шторм. Хотя ветер дул от SW-ста, но в заливе была уже значительная волна и я начал опасаться, что может увести наши деревянные сооружения для погрузки самолета. К полудню, однако, ветер стих, а к 16 часам, перейдя на W, а потом на NW, т. е. с

моря, развился в форменный ураган. Водяная пыль клубами неслась над гребнями волн, жестокий ветер рвал, вздымал воду, гудел и выл в снастях. С трудом подняли катер и шлюпки на борт. Плот пока еще не уносило, он был очень крепко сколочен. Машины были в полной готовности и время от времени мы ими подгребали, чтобы облегчить туго натянутую якорную цепь, а на баке дежурил вахтенный, мокрый от несшейся водяной пыли; он руками и жестами все время показывал, куда смотрел якорный канат. Ветер достиг 12 баллов, деревянный помост был сбит и одно наклоненное бревно скатилось в воду, но еще держалось на тросе. Работать было абсолютно невозможно и мы только с тревогой наблюдали за разбушевавшейся стихией. Температура упала ниже 0°, временами шел мелкий снег, покрывший горы белым порошком. Мелко-битый лед заносило с моря в залив и его кромка отрезала от нас самолет, стоявший у берега. Всю ночь бушевал ветер, но к утру 15-го сентября он начал стихать и, когда я в 7 часов вышел на мостик, ветра почти не было и зыбь улеглась. Команда уже работала над исправлением причиненных от бури повреждений помоста и дело стало быстро продвигаться вперед.

Полоса льда в 100 метров прижала самолет к берегу и мы, захвативши с собою подрывника Дмитриева (он же и водолаз), отправились вызволять аппарат. Однако, ветер, перешедший на SO, сильно разрядил лед, а несколько мешавших нам льдин мы удалили без применения подрывных средств. Затем общими усилиями налегли на поплавки, спихнули самолет на воду и отбуксировали его к «Красину».

Берег был уже покрыт снегом на два сантиметра.

Так как наступил штиль, то не теряя времени, приступили всем авралом к погрузке самолета. Весь состав экспедиции высыпал на палубу и верхнюю площадку, роли были распределены и началась тяжелая работа. Самолет был подведен к плоту, затем втащен по помосту на палубу, частью в ручную, частью же при помощи лебедок.

Ровно в 11 часов самолет стоял уже на месте.

У всех сразу отлегло от сердца — самолет был в безопасности. Оставалось еще разобрать все деревянные сооружения, погрузить их на палубу, закрепить аппарат, прибраться на корабле и затем только пойти на Север.

Южный берег Земли Принца Георга

Образование ледяных полей

На снимке ясно видны мелкие льдины смерзающиеся затем в громадные ледяные поля

Пока было спокойно на море, команда успела разобрать помост и часть плота, но ночью, 16-го сентября, задул опять крепкий, быстро усилившийся ветер, который сразу дошел до 11 баллов. Пришлось всю работу бросить и поднять на борт катер и шлюпки. Все побережье было снова во льду и я счастлив был, что самолет уже водрузили на место. Вряд ли мы могли бы его, вообще, погрузить на корабль, если-б не штиль накануне.

С утра продолжал стоять ветер в 10—11 баллов и приходилось работать машинами, чтобы держаться против ветра. Плот невозможно было разбирать и, чтобы не задерживаться долее в Беверли-Зунд, я отдал распоряжение его бросить.

## ГЛАВА XVIII

На север. — 81°47'. — О. Карла XII-го. — Земли Джиллиса не существует. — Земля Франца Иосифа. — Кап Ниль. — Депо.

В 17 часов 20 минут стали выбирать якорь, а в 17 часов 35 минут дали ход машинам. Ветер упал до 3-х баллов от норда и В. А. Березкин надеялся получить возможность производить гидрологические наблюдения. Решено было брать пробы и температуры воды каждые десять миль. Первая гидрологическая станция была произведена на траверзе острова Вальдена.

Мы проложили курс от Нордкапа прямо на север и в ночь на 17 сентября, в 14 милях к северу от Нордкапа, мы встретили первую полосу битого льда; пройдя через нее мы стали встречать отдельные льдины в 50-100 кв. метров. Их труднее стало различать ночью, — было уж темно, примерно так, как у нас в сумерки, и можно было видеть лишь силуэты отдельных льдин, да белеющую тонкую полосу ледяной кромки. Лед утром доходил до 8 баллов, но к полудню мы вышли почти на чистую воду, над которой держался туман, над пловучим же льдом была, наоборот, хорошая видимость.

Лед попадался, по преимуществу, одногодовалый, но среди него встречались и большие торосистые поля. Часто

на плоских льдинах, мощностью до одного метра, свободно лежали крупные обломки льда. Количество льда сильно колебалось и резко превышало 2 балла. Вообще же мы находились в полосе льда, который был свободно проходим для обыкновенного ледового судна.

17-го сентября, мы впервые имели круглые сутки только отрицательную температуру, доходившую в 8 часов до — 8° Ц. Я удивлялся, что образование «сала» на поверхности воды было крайне незначительно, хотя стояло полное безветрие. Только у самой кромки льда с подветренной стороны замечалось его образование.

Отрицательная температура как-то совсем не чувствовалась, наоборот, она действовала на всех бодряще, в особенности, быть может, потому, что не было неприятного, пронизывающего тумана.

В 20 часов мы достигли самой северной точки 81°47' северной широты и 19°38' восточной долготы. Это был самый северный пункт, до которого доходил какой-либо корабль в этом районе.

Если не считать Фрама, который вышел изо льда к северу от Шпицбергена и за время своего путешествия достиг в 1895 году 84°04' с. ш. при долготе 101°07', а также судна итальянской экспедиции в 1900 году Стелла Полярэ, доходившего до бухты Теплиц на Земле Франца Иосифа, в этом районе, в котором работал «Красин», наиболее высокие широты были достигнуты следующими судами:

В 1818 году — Бьюкен на судне «Франклин» достиг . . . 80°34'
В 1773 году — Фибс на корабле «Каркас» достиг . . . . . 81°34'
В 1868 году — Норденшельд на судне «София» достиг . . 81°42'
В 1898 году — Макаров на ледоколе «Ермак» достиг . . 81°28'
В 1928 году — Экспедиция на ледоколе «Красин» достиг 81°47'

Во все время нашего пути, мы самым внимательным образом осматривали ледяные поля и тщательно следили за каждым пятном, попадавшимся на них. Однажды, доктор Средневский, стоявший на мостике, обратил наше внимание на какой-то черный предмет, милях в трех справа от нашего курса. Мы всмотрелись в него и нам, действительно, показалось, что для морского зверя пятно было слишком велико и неподвижно. Я предложил направиться к заинтересовавшему нас месту. Когда мы подошли к нему на

близкое расстояние, оно оказалось, темным, загрязненным куском льда. С разочарованием мы повернули от него и легли на прежний курс.

С крайней северной точки, достигнутой нами, мы спустились в район о. Карла XII, надеясь этим курсом пересечь полосу льда, дрейфовавшего в течение летних двух месяцев при ветрах южных румбов.

Но уже в 10 часов 18-го сентября, мы вышли изо льда на чистую воду, с изредка попадавшимся мелко-битым льдом. Стоял крепкий SO и сразу «Красин» стал испытывать килевую качку. Хотя ледокол и хорошо держался на волне, однако, бак временами зарывался в воду и брызги сильными струями окатывали мостик. Окна рубки, где находилась моя каюта, выходила к носу, и вода с такой силой ударяла в них, что, из боязни за целость стекол, их пришлось задраить.

Мы подвернули еще южнее, чтобы увидеть остров Карла XII и точнее по нему определиться. Ни одной льдинки мы не встретили в этом районе, как будто здесь никогда и не было льда. При подходе к острову Карла оказалось, что мы были севернее счислимого места на 12 миль.

После полудня увидели знакомые места, — одиноким бастионом выступающий из воды остров Карла XII и правее, плоские, как блины острова Брок (Broch) и Фойн (Foyn). Уже прошло больше двух месяцев, как мы здесь подобрали семерых, обреченных на смерть.

Мы продолжали брать через каждые 20 миль гидрологические серии.

И заметно было, как глубины увеличиваются по мере удаления от о. Карла XII.

От острова Карла XII мы повернули на северо-восток, имея в виду, не только пересечь ту область дрейфовавшего льда, где возможно было встретить остатки дирижабля «Италия» и по возможности постараться достигнуть так назыв. Земли Джиллис (Gillis), которую не следует смешивать с Землею Джиллеса (Gilles), которая находится к востоку от Северо-Восточной Земли.

Если только эта Земля действительно существовала, то ее, конечно, необходимо было осмотреть.

Дело в том, что хотя она и значится на всех английских картах, однако, на этой Земле никто никогда не был. Эк-

спедиция Умберто Нобиле во время своего полета к Северной Земле, эту Землю не видела и считала ее несуществующей.

Известный мореплаватель Баффин, за 2 года до своего открытия Баффинова залива, прошел на северо-восток от Шпицбергена и предполагал, что видел Землю, которая простиралась до 82°. Считалось, однако, что в действительности эту Землю видел мореплаватель Джиллис в 1707 году, но английский исследователь Фредерик Джексон во время своей исследовательской деятельности на Земле Франца Иосифа, достигший 19-го апреля 1896 года крайней западной точки Земли Александры, с высоты 1450 фут не видел в северо-западном направлении какой-либо Земли и считал поэтому ее несуществующей. Тем не менее, адмирал Макаров, во время своего похода на «Ермаке» в 1899 году предполагал, что видел Землю Джиллиса в расстоянии, примерно, 80 миль. Точно также, английский мореплаватель Ворслей считал, что видел эту Землю, когда в 1925 году был у Северо-Восточной Земли. Наконец, Умберто Нобиле, пролетая над этой Землей 15 мая 1928 года, ее не обнаружил.

В связи с этими разноречивыми сведениями о Земле Джиллиса, я и решил подойти к ней вплотную.

С утра 19-го сентября мы начали встречать мелкие льдинки — «сиротинки» — как я их называл. При обычных условиях, сначала появлялись обломки льда в небольшом количестве, затем лед становился все гуще, пока судно окончательно не было окружено им. На этот раз мы наблюдали иную картину, — кромка льда держалась полосой мелко битого льда, которая вследствие стоявшей мертвой зыби, описывала широкое волнообразное движение. Однако, по мере продвижения вперед, стали попадаться отдельные айсберги, то вздымавшиеся, то опускавшиеся вместе с поверхностью моря.

«Красин» легко продвигался среди образовавшегося свежего льда. Несмотря на температуру, всего в — 1,3 Ц. (7 ч.) образование нового льда было уже заметно.

«Шуга» (иначе «сало») образовывалось или между отдельными мелкими льдинами, занимая полностью все пространство между ними в 100-120 кв. метров, или же «шуга» нарастала у льдины с одной ее стороны, если льдины были большего размера и далеко отстояли друг от

друга. При этом у всех льдин новый лед нарастал у сторон, обращенных в одном направлении, с подветренной стороны. «Шуга», тонким слоем покрывая поверхность воды, была чрезвычайно пластична и при ходе корабля, она не раскалываясь на отдельные части, а как бы растягивалась, подобно «салу». Бывало так, что «шуга» образовывалась на поверхности моря и без наличия старого льда и занимала пространство в несколько квадратных метров.

В общем, лед был очень редок и сплоченность его не доходил до одного балла, попадались пятна воды в 3-4 мили совершенно чистые ото льда.

Мы шли к проблематической Земле Джиллиса, тщательно следя за поверхностью льда. Были учреждены непрерывные вахты на марсе, на верхнем и на капитанском мостиках. Кроме того, много добровольцев из команды, неизменно дежурили на палубе, но нигде никаких признаков людей или остатков дирижабля не было обнаружено.

Мы были уже в десяти милях от места, где должна была быть Земля Джиллиса, видимость достигала 15-20 миль, и все же Земли не было заметно, да и глубины, определявшиеся при гидрологических работах, были велики. Только глупыши в количестве 13 штук все время кружились над кораблем, но эта птица обычно держится в море на очень далеком расстоянии от суши.

В 18 часов 20 минут счислимое место «Красина» было 81°40' сев. широты и 36°00' восточн. долготы от Гринвича, т. е. мы были именно на том месте, где на карте пунктиром положена Земля Джиллиса. Взятая глубина дала 200 метров. Видимость в это время была не менее 20 миль, и все же суши не было видно. Таким образом, следует сделать заключение, что Земля Джиллиса н е с у щ е с т в у е т.

Мы повернули на О-ст и пересекли эту «Землю».

Затем мы вошли на полосу льда, достигшего 9 баллов. Правда, лед был плоский, не торосистый, мощностью не превышавший одного метра, но самые поля имели несколько сот кв. метров по площади, а вода между ними была уже покрыта не шугою, а тонкими звонкими ледком.

Ледяные поля раскалывались теперь с большей легкостью, чем два месяца тому назад. Вследствие замораживания и прекращения таяния, лед был не так упруг, все лужи на полях уже замерзли. При столкновении между со-

бою, лед издавал характерный «ледяной» звон, очень похожий на звон сталкивающихся хрустальных подвесок на люстрах.

Насколько видел глаз, до самого горизонта, море было покрыто льдом. Как и раньше, самые тщательные наблюдения не давали никаких результатов, — ни людей, ни обломков дирижабля мы не видели. Хотя льду и много, но он был вполне проходим для «Красина». Мы все время шли по «Земле», лед стал сильно смерзаться между собою и я предложил повернуть на зюд, имея в виду затем обследовать западное побережье Земли Франца Иосифа, проследить по пути ледяной покров и произвести в этом неисследованном районе гидрологический разрез.

20-го сентября в 1 час 15 минут «Красин» находился на 81°31' сев. широты и 38°00 вост. долготы. Отсюда был взять курс к югу.

Мы шли около 4-х узлов во льду в 9 баллов. Замечательно, что тросистый лед встречался лишь в виде исключения. Большей частью это был плоский лед, не толще одного метра, среди которого было много нового льда и шуги. Вновь образовавшийся блинчатый лед встречался все чаще и достигал толщины 7-8 дюймов, а по площади равнялся 30-50 квадратным метром, и корпус «Красина» уже чувствовал их.

Стояла удивительная тишина в этой ледяной пустыне и только слышен был треск и звон льда, раскалывавшегося перед форштевенем «Красина». Мы шли все прежним курсом на юг среди сплошного льда. Если принять во внимание молодой лед, который заполнял уже все пространство между старым льдом, то сплоченность льда была 9 баллов, а так как в это время шел снег, то казалось, что чистая вода совсем отсутствовала. Самые льдины были небольшого размера: 10 × 30, 15 × 40 метров. Среди такого льда лишь два раза попались крупные айсберги вышиною в 5-8 метров над водою. Среди этого льда «Красин» шел вперед со скоростью 3,5—4 мили в час.

Корабль все время сопровождали глупыши и чайки с черными пятнышками на кончиках крыльев, самые грациозные из чаек. Они то вздымались вверх, то планировали или ловко садились на воду, если замечали что-либо, брошенное с корабля.

Шуги стало меньше, она лишь длинными лентами тянулась от одной льдины к другой на расстоянии нескольких метров. Уже начала ощущаться морская волна, мы были близко к кромке льда.

В 16 часов мы были на 80°43' северной широты и 38°00' вост. долготы. Отсюда мы повернули на восток к Земле Александры и Западному Острову Земли Франца Иосифа. По направлению к югу, было видно темное, водяное небо, там уж не было льда. Отдельные льдины колыхались на зыби и «Красина» стало покачивать, будто он шел по чистой воде.

Мы шли до 23 часов, когда уже порядочно стемнело. Ветер был совсем слабый от норда при температуре воздуха в — 8° Ц. погода стояла приятная, бодрящая.

Заря алела слабой полоской над горизонтом и лед принял какой-то фантастический, лунный отблеск.

Мы легли в дрейф, так как уж сильно стемнело и не следовало рисковать ночью и продолжать путь среди льда. Из иллюминаторов кубрика и кают виднелись снопы электрического света. Когда я сошел в кают-компанию, там было много народу, — кто играл в шахматы, кто сидел за книжкою, а в левом углу, свободные от вахты, сидели за картами, кончая очередную партию в поккер. Любители граммофонной музыки то и дело ставили новые пластинки и знаменитые «бублички» были слышны далеко по коридору.

Наступило 21-е сентября. С часу начало заметно светлеть и в 2 часа мы пошли вперед, идя малым ходом из опасения натолкнуться на айсберг.

Я работал в своей каюте, когда на палубе послышалась беготня, а потом раздалось несколько выстрелов. Когда я взглянул в окно, я увидел, как крупный медведь, что есть мочи убегал прочь от корабля, с характерной для него перевалкой. Началась беспорядочная пальба со всех сторон. Из задней лопатки медведя показалась кровь и он бросился в воду. Под водою он держался 3-4 минуты, потом высовывал свою «мырку» (как самоеды называют черный кончик носа), чтобы с силою вобрать в себя воздух, после чего опять нырял в воду. Но с каждым разом пребывание его под водой все более сокращалось, все чаще ему приходилось высовывать свою красивую морду. Вокруг него на

воде виднелось много крови и все были убеждены, что он так и останется в воде, как вдруг медведь при помощи задних лап быстро вскочил на лед и снова побежал вперед. Опять полетели ему в догонку безжалостные пули, еще раз раненый медведь снова бросился в воду и долго в ней плавал. Ледокол повернул к нему. Несмотря на стоявший рядом корабль, бедный зверь, обессиленный, положил лапы и голову на край льдины. Несчастное животное! Видно было, как медведь терял свои силы, и уж в последнюю предсмертную минуту, разом выбрался на льдину и упал, распростертый на ее белой поверхности, окрасившейся алой кровью. Свершилось жестокое убийство прекрасного зверя. Несколько человек спустились по штурмтрапу и подтянули его к крану, которым медведь и был поднят на палубу.

Был легкий ветер от норда и температура воздуха в 9 часов дошла до — 10,5° Ц., — самая низкая за все время нашего похода.

С утра стали чаще попадаться айсберги до 8 метров вышины над уровнем моря, но торосистый лед встречался очень редко, за то много было шуги и блинчатого нового льда. Вся поверхность моря была покрыта льдом, из которого только 50-60% было старого льда. Молодой лед имел структуру небольших блинообразных льдинок, которые сплошной массой покрывали водную поверхность, иногда расходясь под влиянием волны или же взгромождаясь друг на друга, образуя два-три слоя смерзавшихся между собою. Каждый блинок имел форму плоского блюдца, посередине серовато-белого мутного цвета, по краям белого. Среди мелко-блинчатого льда попадался новый лед в 2-3 метра в диаметре, но в таком льду блинки уже не были различаемы.

В ночь на 22-е сентября мы вышли на совершенно чистую воду.

По курсу, на горизонте, показалась светлая полоса, а через час стало ясным, что мы подходили к Земле Александры архипелага Франца Иосифа.

По своему внешнему виду Земля Франца Иосифа резко разнится, как от Шпицбергена, так и от Новой Земли. Прежде всего обращало на себя внимание, что «земли» то и не было видно, — на фоне белесоватого неба вырисовывался светлый купол материкового льда, который сначала

полого опускался к морю, а затем обрывался вертикальным барьером. В море маячили одинокие огромные столовые айсберги, отколовшиеся от материкового льда.

Русские исследователи вложили не мало труда в дело исследования, как самой Земли Франца Иосифа, так в особенности, вод Баренцова моря между Шпицбергеном, Землей Франца Иосифа и Новой Землей. К северу от Земли Франца Иосифа экспедиция Брусилова производила ценные гидрологические наблюдения и обнаружила большие глубины.

Адмирал Макаров в 1901 году вел гидрологические исследования между Новой Землей и Землей Франца Иосифа и подходил к южным ее островам и высаживался на м. Флора.

В 1913/14 году здесь зимовала экспедиция Седова. Ею велись ежедневно часные метеорологические наблюдения, геологические исследования и топографические работы.

На судне «Св. Фока» Г. Я. Седов поднялся Британскими каналом почти до 81° с. ш., но вследствие недостатка топлива и густого тумана повернул на юг, стал на зимовку у о. Гукера. В феврале 1914 года Седов в сопровождении двух матросов вышел к северному полюсу. Истощенный и больной он по дороге скончался и был похоронен на Земле Кронпринца Рудольфа, около мыса Бророк.

В том же году партия штурмана Альбанова, члена экспедиции Брусилова на «Святой Анне», прошла по льду вдоль западного берега Земли Александры. У м. Флоры, Альбанов встретился с экспедицией Седова и на «Фоке» вернулся в Россию.

В 1914 году капитан Ислямов подходил на «Герте» к м. Флоры, где поднял русский флаг.

В 1915 году шхуна «Андромеда», посланная на поиски экспедиций Русанова и Брусилова, подходила на 70 миль к Земле Франца Иосифа, но вследствие тяжелых льдов не могла пробиться к архипелагу.

В 1923 и 1926 г.г. к Земле Франца Иосифа подходил «Персей» Пловучего Морского Института и, наконец, в 1927 году у м. Флора и Баренца работало судно «Зарница» (б. «Эльдинг») Института по изучению Севера.

Таким образом, мы видим, что русские ученые и путешественники много сил положили на изучение этой отда-

ленной полярной области и вод, ее омывающих. Естественная связь наша с Землей Франца Иосифа подтверждается также тем, что две главнейшие иностранные экспедиции (Вейпрехта-Пайера и Ли-Смита) спаслись благодаря тому, что направились к нашей территории, а третья значительная экспедиция (Джексона) начала свои работы также с территории нашего Севера. Наконец, следует подчеркнуть еще одно обстоятельство. Еще в 1870 году, т. е. за три года до открытия Земли Франца Иосифа, П. А. Кропоткин, наш знаменитый географ и революционер, высказал предположение в своем замечательном проекте исследования полярных стран, что к северу от о. Новая Земля должна находиться «еще неоткрытая Земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает за собою льды». Таким образом, Землю Франца Иосифа Кропоткин теоретически открыл еще в 1870 году.

Расчитывая поставить депо, состоявшее из небольшого домика и продовольствия, возможно западнее, я отдал распоряжение итти ближе к Земле Александры и свернуть в залив Норденшельда. Мы приходили в расстоянии полумили от берега, — везде была отвесная, бирюзовая стена мощного льда.

Стояла удивительно ясная погода при полном безветрии и температуре воздуха — 6° Ц. Я никак не мог ожидать у Земли Франца Иосифа, что в такое время мы увидим и яркое солнце, и безоблачное небо, и зеркальную поверхность моря. Благодаря хорошей видимости, берег и вся Земля были прекрасно различимы на далекое расстояние.

В заливе Норденшельда мы подошли к берегу метров на 600. Слева и справа материковый лед круто обрывался к морю, только в вершине залива лед пологим скатом снижался, так что, быть может, можно было бы на нем и высадиться, но, конечно, устраивать на льду убежище, было делом совершенно нецелесообразным; мы повернули и пошли дальше на восток.

Нигде у южного берега Земли Александры высадиться не было возможно. Только пройдя залив Кембридж и подойдя к Земле Принца Георга, я увидел у Кап Ниль (Cap Neale) коренной берег. Я предложил повернуть к нему и когда мы подошли на расстоянии двух миль, оказалось, что на мысу, действительно, имелась возможность высадиться.

В 10 часов 45 минут был спущен катер и я вместе с Орасом, Березкиным, Ивановым, кино-оператором Солодовниковым, доктором, штурманом Бачмановым, мотористом Тащиным и матросом Салиным отправились на берег.

Побережье Земли Принца Георга производило совершенно своеобразное впечатление.

Вся страна была покрыта белевшим на солнце ледяным куполом, из под которого вырисовывались горизонтальные тянувшиеся слои базальтовой породы, отделявшиеся друг от другой снеговыми полосами, которые горизонтальными чертами, проведенными будто по линейке, отделяли их друг от друга. На высоте, примерно, 100 метров, начиналась крутая осыпь коренной породы, круто под углом в 50° падавшая к берегу.

Мыс Ниль (Neale), названный так Джексоном (Jakson) по имени участника его экспедиции доктора Ниль, является крайним западным мысом Земли Принца Георга. Он выступает между двумя мощными языками льда. Полоса коренной породы тянется на 2—3 километра по берегу, шириною всего в 40-60 метров. Весь берег был покрыт нагроможденными крупными обломками базальтовой породы. От этой узкой прибрежной полосы сразу же начиналась осыпь, доходившая кверху до нижней горизонтальной террасы базальтовых отложений. И уже над несколькими ярусами базальтов начинался мощный ледяной купол.

По направлению к востоку, высились над кручами базальта одинокие, причудливые по форме нагромождения, напоминавшие развалины древнего замка. Выветривание породы и морозы сделали свое дело, — они разрушили более слабые части ее, оставив наиболее устойчивые. Под базальтом виднелись в нескольких местах висячие ледники.

Из под круто падающей осыпи на высоте 10 метров над уровнем моря, выступала горизонтальная площадка базальта размером 10 × 12 метров, на которой мы в о д р у з и л и ф л а г СССР и р е ш и л и у с т р о и т ь д е п о.

Когда мы подошли на катере к берегу, то казалось, будто все побережье усеяно было множеством малых и больших шаров изо льда. В действительности это были базальтовые валуны, покрытые ледяной коркой, по которым было очень трудно ходить. За небольшим валом этих своеобразных шариков шла уж та площадка, о которой я упоминал выше.

Надо думать, что мыс Ниль служил летом небольшим «птичьим базаром». Еще и теперь было довольно большое количество птиц.

Все небольшие ручьи в то время уже замерзли и из подо льда виднелись растения из вида ромашек.

Обращало на себя внимание, что валуны, обкатанные морским прибоем, все были в трещинах от мороза, другие же были покрыты выветрившейся корой, которая при ударе молотка отваливались прочь.

Совершенно отсутствовал признаки ледниковых морен. Также не видел я на этом побережье пловникового леса, который в большом количестве встречается на побережьях Новой Земли, а также Шпицбергена.

Я решил построить домик на небольшом выступе коренной породы, так как на нем было гораздо суше, чем в других местах у самой осыпи. Высадившись на берег, я немедленно отослал обратно катер со шлюпкой и приказал не задерживаясь грузить провиант, лес и прочие материалы.

Через 2 часа снова прибыл катер со шлюпкой со всем мною заказанным. В виду начавшегося прибоя, к берегу могла подойти только шлюпка, а к ней уж пристал катер. Затем катер еще один раз сходил к «Красину» за лесом, не полностью поместившимся на него. Наконец, в третий раз, был послан дополнительно и лес, и провиант, но к постройке домика не удалось приступить в виду того, что развилась большая зыбь и все побережье было окаймлено ледяным салом, что грозило нашим людям невозможностью вернуться на корабль. Они успели только выбросить все на берег и уж по поясь в воде насквозь промокшие и продрогшие с трудом вернулись обратно. Дело в том, что к берегу прибило много мелкого блинчатого льда, так что винт мотора нельзя было провернуть и наши люди с трудом отъехали от берега. Я был крайне рад, что катер благополично вернулся с этого открытого побережья. Начал дуть свежий WSW в 3 балла и мы должны были в спешном порядке поднять на борт ледокола катер и шлюпку. Но и самый «Красин» стало дрейфовать на якоре и нам пришлось отойти на большую глубину в 28 саж., где мы снова стали на левом якоре. Я не мог рисковать снова высадиться на побережье, поэтому домик так и остался недостроенным.

Зато нам удалось полностью сгрузить провизию и уложить на сухую площадку в следующих количествах:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Мука ржаная | 4 мешка | 17. | Горчица | 800 гр. |
| 2. | Мука пшеничная | 2 мешка | 18. | Кофе молотый | 4 кгр. |
| 3. | Крупа гречневая | 1 мешок | 19. | Сахар песок | 35 кгр |
| 4. | Горох | 12 кгр. | 20. | Мыло серое | 10 кгр. |
| 5. | Фасоль | 24 кгр. | 21. | Спички | 20 пачек |
| 6. | Рис | 17 кгр. | 22. | Табак | 18 пачек |
| 7. | Масло сливочное | 54 кгр. | 23. | Сухари | 3 мешка |
| 8. | Шпик | 25 кгр. | 24. | Лимонная кислота | 1 кгр. |
| 9. | Овощи сухие | 25 кгр. | 25. | Чай | 1 кгр. |
| 10. | Рыба сушеная | 32 кгр | 26. | Махорка | 2 кгр. |
| 11. | Соль | 25 гкр. | 27. | Бумага папир. | 30 книжек |
| 12. | Лавровый лист | 200 гр. | 28. | Перец молотый | 1 банка |
| 13. | Перец | 200 гр. | 29. | Мясные консервы | 200 банок |
| 14. | Грибы сушенные | 2 кгр. | 30. | Печение | 5,2 кгр |
| 15. | Яйца сухие | 2,5 кгр. | 31. | Винтовка и патроны. | |
| 16. | Фрукты сухие | 32 кгр. | | | |

Мы стояли в одной миле к югу от мыса Ниль и всю вахту проверяли при помощи лота дрейф ледокола. Машины держали мы в полной готовности. Ветер крепчал и усилился до 6-ти баллов, пошел густой снег.

## ГЛАВА XIX

Возвращение. — Фиорды. — Приближение к родным берегам. — Встреча в Ленинграде и Москве.

В тот же вечер я получил телеграмму от Комитета Помощи из Москвы с приказом кончить кампанию и вернуться на юг.

— Значит, кончено, — подумал я, прочтя телеграмму нашего Комитета. Мы никогда больше не найдем погибших людей и значит не оправдались надежды матери, близких и друзей тех, на поиски которых мы потратили столько усилий. На этот раз «Красин» не мог никого найти. Я с чистой совестью мог сказать, что мы с большим риском для корабля, с риском остаться на зимовку шли на север, на восток, кромсали старый и свежий лед при температуре в — 8, — 10, — 10½° Ц., мы лихорадочно, с надеждой сле-

дили за каждой льдинкой, — и все же без результата. Мы проходили там, где ни одно судно мира не могло пройти и наша ли вина в том, что мы не смогли найти унесенных пловучим льдом. И все-же ... Насколько тяжело было возвращаться обратно. Хотелось бы еще и еще раз исколесить этот район, осмотреть побережье, пересеч пловучие льды. Но где было искать этих несчастных? Кто с уверенностью мог указать нам то место, где бы мы могли найти итальянцев? Никто. И все же тяжело было отдать приказ возвращаться обратно. Я вспомнил трогательное письмо матери молодого Понтремолли, письма его друзей из разных стран и я живо почувствовал, какой печалью в сердца многих отзовется весть о возвращении «Красина».

Я невольно задерживал поход на юг и стоял в раздумьи на мостике, когда ко мне подошел капитан.

— Ну, что же, выбирать якорь? — спросил он.

— Выбирайте, и держите курс на Кильдин, — сказал я и пошел в свою каюту.

В 3 часов 20 минут 23-го сентября раздался громкий лязг якорной цепи тяжелый якорь был выбран и машинам дали ход.

Эффектное зрелище являла собою Земля Принца Георга при отходе от нее «Красина». Правый мыс, контуры которого отчетливо обрисовывались на потемневшем море и с ними и вся угрюмая, суровая земля были окаймлены сине-серебристыми кучевыми облаками, края которых пылали и клубились, озаренные медно-желтыми лучами солнца, медленно подымавшегося позади облаков из-за земли. Пурпуровая кромка раскаленной медью горела на небе, а темные силуэты земли резко выделялись на фоне двигавшихся облаков. Солнце спокойно холодно продолжало подниматься над темным, волнистым морем.

Мы сначала прошли небольшую полосу ледяного сала, а затем вышли на чистую воду. При образовании сала заметны были многогранники на тонкой ледяной поверхности, крайне напоминавшие таковые же при образовании полигональной почвы. На гранях многогранника лед выпячивался наверх и образовывалась борозда, так что каждый полигон имел блюдцеобразную форму в разрезе.

В первые часы нашего продвижения на юг нас сопровождало 3-4 чайки, на белых крыльях которых заметна

была черная каемка. Но когда к вечеру стемнело (к 19-ти часам), мы их потеряли из виду.

В виду возможной встречи со льдами, мы зажгли яркий прожектор на марсе и его зеленоватый свет впервые бросил свои лучи на свинцовые воды Арктики. Но наша тревога была напрасна, мы шли по совершенно чистой воде, нам не попадались даже отдельные айсберги.

Два следующих дня мы спокойно двенадцатиузловым ходом шли на юг, делая через каждые 50 миль гидрологические наблюдения. Жизнь корабля вошла в свою колею, как это всегда бывает при больших переходах. Замечательно, что при проходе у острова Надежда, где наша братская экспедиция на ледоколе «Малыгин» два месяца тому назад так мужественно боролось со льдом, мы не встретили ни одной льдины, была совершенно чистая вода.

Вечером 25-го сентября мы попали в крепкий ветер при подходе к берегам Норвегии. Вследствие сильного норда развилась большая качка, которая особенно усилилась при повороте на запад. Крен ледокола достигал 30° на борт, а некоторые размахи и до 45° В жилых помещениях делалось что-то невообразимое. У меня в каюте опрокинулась банка с чернилами и нанесла большой урон, — бумаги, часть книг — все было в чернилах.

В час ночи 26-го сентября зашли в Гониксвог и взяли на борт лоцмана. Едва только он вошел на мостик, он пожал мне руку, поздравил с успехом и сказал:

— All respect of Your work, — сказал он (почет Вам за Ваше дело).

Мы вошли в шхеры. Суровые скалы Норвежских фиордов уже были покрыты снегом. Здесь было его больше, чем на Шпицбергене. Но все же приятно было видеть, хотя и суровую, покрытую снежной пеленой, обитаемую землю.

Ночью, впервые за все время, видно было слабое северное сияние. Оно как бы посылало нам последний, прощальный привет Арктики.

Мы сделали небольшую остановку в порту Тромсе, который был также весь в снегу, для того, чтобы принять пресную воду. Едва мы бросили якорь, как на «Красин» прибыли почетные гости: Член Городского Совета в Тромсе и Редактор местной газеты г. Ялин (Jahlin) передал

благодарность города Тромсе за поиски Амундсена, а вечером с пением Интернационала подошел к борту бот с представителями местных рабочих организаций. Представители рабочих произнести горячие речи о значении двух походов «Красина», с нашей стороны им отвечал П. Ю. Орас. Рабочие сидели у нас до поздней ночи, им все не хотелось уходить от нас.

Нам пришлось стоять в гавани до рассвета, так как лоцмана не решались в ненастную и темную погоду вести «Красин» дальше.

Весь следующий день 27-го сентября мы шли открытым морем. Боковой ветер развел порядочную волну и стал усиленно раскачивать «Красин», который, как бочка, болтался на воде и крен его снова доходил до 30-40° на борт. Незамедлительно в моей каюте наступил полный хаос, — стулья, кресло, чемоданы, чернила, книги, инструменты, тетради хотя и были по мере сил и крепко пригайтовлены, проявляли, однако, чрезвычайно энергичную деятельность. В особенности отличились книги. Они как-будто и не принадлежили к одному лагерю полярной литературы, — с исключительным остервенением они бросались друг на друга, наскакивали, врезались своими твердыми переплетами в самую середину листов своего противника и стоило мне, балансируя с сомнительной ловкостью, поймать некоторые из них, как остальные все равно еще с большой ретивостью смешивались друг с другом на поле брани. Снова показали себя чернила. Им, повидимому, надоело заполнять бегущие строчки бумаги через аккуратные стальные перья, они решили воспользоваться случаем и сразу излить свою ярость, — стол, бумаги, книги, стены — все было залито пятнами позеленевших от злости чернил и брызги их попали каким-то чудом даже на потолок. Тяжелое кресло и стул, которым, повидимому, тоже надоела пассивная роль, оживленно плясали по каюте под завывающий свист ветра. Я около часа провозился, чтобы все уложить на место и как следует закрепить, но не успел я прилечь на койку, как началась прежняя история: стол начал поскрипывать, кресло двигаться и книги стали вылезать из своих мест. Мне это, наконец, надоело и я на все махнул рукой, чтобы наконец уснуть в своей койке. Но не тут-то было: как только я задремал и перестал упираться руками и ногами в койке, я немедленно свалился на пол. «Шут с вами», подумал я

«Красин» оказывает помощь «Monte Cervantes»

Встреча «Красина» в Ленинграде

Приезд команды «Красина» в Москву

Торжественное заседание в «Доме Культуры» в Ленинграде

и, выйдя из терпения, напялил кожаную куртку, надел шапку на голову и балансируя пошел на мостик.

Море бушевало во всю, мощные волны Атлантики как будто хотели доказать, что не все опасности избег «Красин». Однако, наш бравый ледокол хотя и черпал обоими бортами воду, однако, хода не терял.

К утру 28-го сентября ветер стал значительно тише и так как «Красин» повернул к берегу, ветер стал дуть в корму и качка совершенно прекратилась. Когда мы в 17 часов вошли в шхеры, обитатели «Красина» начали выползать из своих нор и, хотя значительное большинство «пассажиров» лежало во время шторма по своими койкам, однако, не очень многие честно признались, что они болели морской болезнью.

Ночью в виду усилившегося ветра, доходившего до 9-ти баллов, нам, по предложению лоцмана, пришлось стать на якорь. Ветер был действительно очень крепкий, так и рвал воду кругом нас.

Следующий день 29-го сентября мы шли шхерами, которые представляли теперь унылый вид. — Не было ярких летних красок и голубой глади фиордов с отражением в них, как в зеркале, прибрежных скалистых гор. Вода стала свинцово-серой и все время пенилась от крепкого ветра.

С утра 30-го сентября стояла спокойная солнечная погода и мы приходили теми же прелестными фиордами, которые так знакомы были нам по прежнему походу. Даже лоцман был тот же самый Энгельсен, который вел нас и в первый наш поход.

Мы очень близко проходили хорошенький городок Гаугезунд с его селедочными факториями. На небольших полянах противоположного берега виднелись снопы хлеба, аккуратно сложенные.

Вскоре мы были у небольшого города Коббервиг с неизменной киркой, пристанью и «брюгге», т. е. рыбной фак.орией. Здесь мы простились с нашими двумя лоцманами и сдали письма на почту.

Из Коббервигга путь открыт на Скагеррак и шел сначала вдоль южного Норвежского берега, а потом на датский маяк Скаген.

Наступила чудная лунная ночь, совсем теплая (8°) по сравнению с теми местами, где мы только недавно испытывали отрицательную температуру. Ночью 1-го

октября мы снова пережили исключительную качку. Ветер от норд-оста доходил до 9-ти баллов. «Красин» вертелся каким-то штопором и зарывался носом в волны, которые скатывались на палубу до верхнего мостика. Пришлось дать машинам средний ход. В моей каюте, которая выходила на нос корабля, был настоящий потоп. Спать было невозможно. Я пошел на мостик; там заливало водою, зашел в штурманскую рубку — там сильно качало, отправился к себе в каюту — непрерывно поливало водою, словом, трудно было приспособиться.

Утром у маяка Скаген к нам подошел, как и во время нашего первого похода, аккуратный лоцманский бот. Едва датский лоцман поднялся на мостик, как тотчас же начал расспрашивать о судьбе Мальмгрена, которая интересовала в то время весь мир, в особенности же скандинавские страны.

Уже чувствовалось приближение к родным водам. Мы получили из Ленинграда телеграмму с запросом о сроке прибытия туда.

На следующий день 2-го октября мы сдали лоцмана и он выражал нам удовольствие, что ему привелось проводить наш, отныне знаменитый, корабль. Он просил дать ему что-либо на память и я отдал первый попавшийся мне на глаза предмет, — стеклянную пепельницу со стола.

Отсюда мы пошли, что называется, большой дорогой, — с правого борта был виден плоский германский берег, слева маячило более высокое побережье Швеции. Мы видели много пароходов и парусных судов вокруг нас, иногда 8-10 штук сразу. Для нас это было необычное зрелище.

Шведская служба погоды предсказывала шторм в Балтийском море и, действительно, к вечеру подул крепкий норд-ост, который, однако, при мелкой волне Балтики не мешал нашему ходу.

Следующие 2 дня, — 3-го и 4-го октября, мы быстро при благоприятной погоде двигались к родному городу. Мы проходили за вахту свыше 50-ти миль, и наши механики немного обижались, когда мы шутили над ним, говоря, что скорость корабля увеличивалась обратно пропорционально расстоянию до Ленинграда.

По тем телеграммам, которые мы получали, приближаясь и Ленинграду, нам стало понятным, что экспедиции «Красина» готовится какая-то встреча. Еще когда мы

были в Норвегии, нам были присланы комплекты газет, где мы читали очень сочувственные телеграммы, лестные для нас отзывы, хвалебные статьи, но на чужбине они казались чем-то отвлеченным, словно не нас касавшимся. По мере же приближения к Ленинграду заметно было, как среди команды наростало напряженное состояние. В душе многих шевелилось сомнение: — а что, если нас совсем забыли? — Или, быть может, общественное мнение осудило нас за какие либо неудачи, считая, что мы не все выполнили, что ожидалось от нас; вероятно, мы сделали не мало ошибок и не совершили всего того, что было нашим долгом. Среди нас впрочем были и оптимисты, которые уверяли, что «наши» непременно организуют торжественный привет. «В Норвегии и то встречали!» — в качестве крайнего довода, говорили они.

Для нас было также неясно, во что выльется встреча «Красина» и кто, собственно, ее организует. Словом, к обычному волнению, которое невольно охватывает каждого, когда он возвращается на родину после долгого отсутствия, присоединялось еще чувство тревоги за ту о ц е н к у, которую нам дадут широкие массы населения, те самые массы, которые, собственно, и послали нас в Арктику.

Но вот, подходя к Шепелевскому маяку, мы заметили на горизонте клубы густого дыма, затем стали видны низко сидящие, острые, как нож, эскадренные миноносцы краснознаменного Балтийского Флота. Своими тремя форштевнями разрезали они воду, которая пенилась и бурлила за кормой. Внезапно, раздался взрыв пушечного салюта. Один, другой, третий . . . Неужели нам? Сердце учащенно начало биться и мы смотрели на военные суда, мы видели, как эти три миноносца в кильватере шли на нас. Вот они уже на траверзе. Команда их выстроилась во фронт, оркестр заиграл «Интернационал», грянуло мощное, раскатистое «ура». Неужели это нам?

Тем временем приближалась «П у р г а», битком набитая народом. Там были журналисты, фотографы, кинооператоры и . . . близкие и дорогие нам люди. Оттуда тоже неслись звуки оркестра.

Уже можно было различить лица, которые стали еще роднее, после долгой разлуки и многих волнений.

Я увидел улыбавшуюся жену, а рядом с нею моего ма-

ленького сына Володю; он, увидев меня, начал что-то кричать и махать своей рукой.

На «Красин» перешли представители Правительства Осоавиахима, города и наши родные. Наступила общая ликующая радость. Говорить приходилось со всеми сразу, отвечать на десятки вопросов. Неизменные журналисты, советские и иностранные, здесь же интервьюировали.

Тем временем мы приблизились к Кронштадту. форпосту Ленинграда. Все суда военного флота были разукрашены флагами, многотысячные команды стояли, выстроенные во фронт на судах и набережной. Над нами кружились черные точки самолетов. Появились яхты, пароходы, боты. Затем мы вступили в Морской канал. Оба берега его были усыпаны сплошной массой народа. Мы приближались к Порту. Казалось, будто весь город высыпал на улицу. На двух заводах-гигантнх все пространство между корпусами заполнилось народом, всюду было черно от множества людей, которые забрались даже на заводские трубы и подъемные краны. И что было особенно трогательно, — эти краны медленно и важно склоняли свои верхушки перед «Красиным». За нами шел целый флот пароходов, буксиров, катеров, лодок.

Но когда ледокол вошел в красавицу Неву и подошел к набережной Васильевского Острова, перед нами открылось необыкновенное, захватывающее зрелище. Море человеческих голов, десятки тысяч людей усеяли обе набережные, от колоннады Горного Института до сфинксов, «из древних Фив в Египте». Мост лейтенанта Шмидта, крыши домов, окна, балконы — представляли собою сплошной муравейник, У пристани расположились десятки депутаций от заводов и различных организаций со своими оркестрами и колыхавшимися знаменами. Множество прожекторов в наступающих сумерках прорезывали снопами света окружающие громады домов, пропадали затем в воде и метались к облакам.

С непередаваемым душевным трепетом смотрел я на это необыкновенное, незабываемое зрелище.

Конечно, в душе мы ждали встречи, но мы не могли себе и представить, что население нашего родного города именно т а к нас встретит. Мы горды были ею. Мы чувствовали себя сынами трудящихся масс.

С обнаженными головами продолжали стоять на мостах и набережных люди. Медные звуки фанфар гулким эхом

оглашали речной простор и неумолкаемое «ура» неслось по Неве.

«Красин» вернулся д о м о й.

Ледокол отдал швартовы и, уж не помню, как я в людском потоке был вынесен на трибуну. Прожектор слепил мне глаза, ни одно лицо я не мог различить. Но я чувствовал этих людей, лица которых я не видел.

В нескольких словах перед этой огромной толпой я выразил, как мог, и от имени всей экспедиции восторг, и благодарность . . .

Выступали представители Правительства, потом от нас Чухновский, Орас, Егги, выборные от команды.

От Академии Наук СССР снова, как и во время наших проводов, выступал высокочтимый Президент ее А. П. Карпинский, который, в чрезвычайно теплых выражениях, подчеркнул значение экспедиции на «Красине».

Митинг давно уже закончился, а толпа все еще не расходилась. На «Красине» состоялся затем прием консульского корпуса.

Уж поздно ночью я попал к себе на квартиру. Здесь меня встретила с радостным криком моя семилетняя дочка Наташа, которая ни за что не хотела лечь спать, пока я не приеду домой. От волнения она ничего не могла произнести и только порывисто прижимаясь ко мне, засматривала мне в лицо своими светло-голубыми, лучистыми глазами.

Через день «Красинцы» были уже в Москве. На вокзале был выставлен почетный караул и нас встретили члены Комитета Помощи, во главе с т. Уншлихтом. Здесь же, на перроне, нас приветствовал дипломатический корпус.

Тысячные толпы народа заполнили площадь, где открылся летучий митинг. На следующий день в Большом Театре состоялось торжественное заседание под председательством т. Уншлихта, где, после наших отчетов, были розданы некоторым из участников ордена и другие высшие награды.

С этого дня стали получаться сотни запросов с просьбой прочесть доклады о работе экспедиции на «Красине». Я, как и многие члены нашей экспедиции, объехали десятки городов от Москвы до Эривани, и повсюду самые широкие массы населения встречали нас с необыкновенной, трогательной теплотой. Как я убедился впоследствии во время

своей поездки по Европе, и в Италии, Франции, Германии, Швейцарии, Голландии, Бельгии и Швеции — экспедиция «Красина» вызывала также живой отклик.

Я думаю, что причина этого энтузиазма кроется лишь в одном обстоятельстве: наша деятельность в далекой Арктике пробудила в сердцах многих тысяч людей самые возвышенные, самые лучшие человеческие чувства.

## ГЛАВА XX

Сколько было спасательных экспедиций? — Чем объяснить успех «Красина». — Научные работы нашей экспедиции. — Очередные задачи полярных исследований. — Ледокол, как средство изучения Арктики.

Мы видели, что экспедиция Умберто Нобиле была организована как национальное предприятие большого стиля. Оно, вероятно, и осталось бы таковым, если бы не катастрофа, которая столь неожиданно произошла с дирижаблем. После несчастья, происшедшего с «Италией», нельзя было обойтись только своими силами, потребовалась посторонняя помощь со стороны тех, для которых Арктика не является «белым адом». Нужно было содействие тех стран, для которых полярные льды представляются, если не родной стихией, то, во всяком случае, хорошо изученными врагом, с которым они понимают как бороться. Таким образом, экспедиция Нобиле со момента катастрофы перестала быть узко итальянским начинанием. В спасении потерпевших бедствие были заинтересованы все те, кто не мог оставаться равнодушным при гибели людей, отправившихся в Арктику с научными целями.

Почти в одно и то же время откликнулись на призыв о помощи Норвегия, Швеция и СССР, т. е. те страны, которые по самому своему географическому положению связаны с Арктикой. Норвегия ближе всего отстоит от Шпицбергена, в районе которого произошло несчастье и норвежцы с большим великодушием первые пришли итальянцам на помощь. Норвежское судно «Браганца» пришло 3-го июня в Кингс-бей, а 4-го июня туда прибыла «Гобби», на борту которой находился летчик Люцов-Гольм с само-

летом «Мёве 36». На этом же корабле прибыли Танберг и промышленник Гильмар Нойс с упряжкой собак. Еще до получения известий о месте катастрофы, Лютцов-Гольм первый летал над Северо-Восточной Землей, а когда пришла радиограмма о местонахождении Нобиле, возникла тревога за судьбу Лютцов-Гольма, который в течение 2-х дней не возвращался со своего рекогносцировочного полета. Рийсер-Ларсен вылетел на «Мёве 38» ему на помощь 9-го июня, а через два дня они оба вернулись после очень трудных полетов в тумане. К тому времени уже прибыло шведское судно «Квест», а также норвежский парусный бот «Свальбард».

До полета итальянского летчика Маддалена, прилетевшего на «Савойя 55», норвежцы 3 раза летали над группой Нобиле, но по разным причинам ее не обнаружили. В общем, они покрыли на самолетах расстояние около 7500 километров к северу от Северо-Восточной Земли. 18-го июня прилетел Маддалена, а через два дня после него шведский летчик Нильсон на «Упланде», а за ним прибыл итальянский пилот Пенцо на «Дорнье-Валь».

Шведская экспедиция, кроме того, имела в своем распоряжении судно «Таня», которое имело на своем борту три самолета. Это судно стояло в Вирго-бей, откуда Андрэ в 1898 году вылетел на свободном шаре к северному полюсу.

16-го июня утром из Гельсингфорса вылетел в Тромсе финский самолет «Турку», типа «Ю-13» (такой же был у нашего Бабушкина) с пилотом Лир и летчиком-наблюдателем Сарко. Из Тромсе самолет был доставлен в Кингсбей. После пробного полета, единственный полет был совершен шведами, когда по указаниям нашей экспедиции, были взяты на борт самолета Сора и Вандонген.

18-го июня вылетел на самолете «Латам» великий полярный исследователь Руаль Амундсен с Дидрихсеном, французскими летчиками Рэне Гильбо и Де-Кювервиль, радио-телеграфистов Валетт и механиком Брази. Амундсен, по своему обыкновению, не сказал перед полетом, куда именно он летит. Но норвежцы не сомневались, что он летит, именно, к той группе, которая унесена была с оболочкой дирижабля. Он вылетел из Тромсе 19-го июня и последним его радиосигналом был вопрос о состоянии льдов у Медвежьего Острова. С этой минуты радио-

сигналы с «Латама» прекратились. Никто не знает, что с ним произошло. Через полтора месяца рыболовное судно «Бродд» нашло 31-го августа около Фуглей, недалеко от маяка Торсвог, поплавок с самолета «Латам» и, к несчастью, стало несомненной его гибель.

В течение июня спасательные работы развернулись полным темпом, в них принимали участие 16 кораблей: со стороны итальянцев — «Читта ди Милано» с командой 220 человек, затем норвежские корабли — «Браганца» *) с командой 30 человек, «Гобби» — с 15-ю, рыболовное судно «Хаймадаль» — с 15-ю, «Торденшельд» — с командой 250 человек, «Михаэль Сарс» — 30 чеовек, рыболовное судно «Весликари» — 15 человек, небольшое судно «Свальбард» — 5 человек. В шведской экспедиции участвовали: «Квест» с командой в 15 человек, пароход «Таня» — 20 человек. Французский крейсер «Страсбург» с командой 475 человек, полярное судно «Пуркуапа» — с 30 человек, «Кентен Рузвельт» — 30 человек и французский транспортник «Дюранс». Со стороны СССР работали «Персей» с командой в 35 человек, «Малыгин» — 60 человек, «Красин» — 136 человек и «Седов» — 40 человек. Кроме судов в спасательных работах принимали участие 22 самолета. Самолет Амундсена и Гильбо «Латам», 4 норвежских самолета «Мёве 36 и 38» и 2 «Бабиер». Итальянские — «С-55», самолет Маддалена, «Дорнье-Валь» — Пенцо, «Марина 1» — Раваццони, 2 небольших итальянских самолета «Даймлер». У шведов были: трехмоторный «Юнкерс», «Упланд», 2 самолета «Ганза», «Фокер 31», самолет Лундборга, другой «Фокер», заменивший первый после аварии и «Мот» — Шиберга, финский одномоторный Юнкерс «Турку». 2 французских гидроплана на «Дюранс» и, наконец, трехмоторный Юнкерс Чухновского «Юг-1» и одномоторный Бабушкина «Ю-13».

Кроме того, следует принять во внимание, что большинство указанных экспедиций обслуживалось также вспомогательными судами и персоналом. В самих же спасательных экспедициях принимало участие, как мы видели выше, не менее полуторатысячи человек.

---

*) Браганца впоследствии находилась под итальянским командованием. Судно «Гобби» было зафрахтовано американкой Miss Boyd.

Из всей практики работ по оказанию помощи итальянской экспедиции следует признать, что несмотря на участие 22 самолетов, они пригодны были лишь для рекогносцировочных целей; как мы видели только двум самолетам — «Фокеру» Лундборга и «Мот» Шиберга — удалось снизиться на лед и взять с собою людей.

Когда перед нами стала задача: добиться спасения участников итальянской экспедиции и в кратчайшее время наиболее выгодным путем и средствами, нам было ясно, что нельзя базировать все дело спасения только на самолетах. Последние должны быть скорее глазами экспедиции; продвижение на льдах к месту нахождения итальянцев необходимо было обеспечить путем применения мощного ледокола. Имея перед собою определенную задачу, мы подошли к ее разрешению не только на основании личного опыта, но, главным образом, основываясь на точном знании метеорологических факторов и условии состояния и движения льдов, господствовавших течений и проч. в том районе (правда, весьма мало изученном), в котором нам предстояло работать. Чрезвычайно важно было избрать правильный маршрут экспедиции. Мы избрали западный вариант, т. е. подход к итальянской группе вдоль западного брега Шпицбергена и затем на восток вдоль Северо-Восточной Земли. Единственным прецедентом для нас было плавание ледокола «Ермак» к северу от Шпицбергена, под начальством адмирала Макарова, и этот поход послужил для нас примером и прекрасным образцом. Однако, отправляясь в наше нелегкое путешествие, мы, хотя и имели точно разработанный план, учитывали все же вероятность и даже безусловную возможность натолкнуться на тяжелые препятствия и неожиданности со стороны арктической природы, которые нам можно будет избегнуть только благодаря опыту, терпению, находчивости и расчетливому мужеству. Теперь не будет бахвальством сказать, что личный состав экспедиции оказался на высоте положения; командная часть, а также экипаж ледокола, состояли из отборных моряков, имевших исключительные по богатству и, пожалуй, единственный в мире опыт плавания на ледоколах, среди сплошного льда. О составе и деятельности нашей летной группы говорить не приходится, — она вызвала восхищение всего мира.

Одним из решающих факторов успеха всякой экспеди-

ции, а в особенности полярной, является, как известно, спаянность и согласованность работы всех ее частей. Благодаря сознательности всего состава и твердого стремления в достижении успеха, нам удалось этого достигнуть в полной мере; мы добились, вместе с тем, четкости и исполнения всех частных задач, стоявших перед нами в процессе нашей деятельности. Этому способствовали в значительной мере дружеские, чисто-товарищеские отношения между комсоставом и экипажем, что создавало чрезвычайно приятную атмосферу в течение всего, почти четырехмесячного похода. Всякая работа, как бы она ни была трудна, рискована и изнурительна, выполнялась с подъемом и весело. Не подлежало сомнению, что конечная цель нашего похода — спасти людей от гибели — способна была заставить всех нас пойти в случае необходимости на самые тяжелые жертвы. Вместе с тем, мы чувствовали, что наша общественность послала нас как бы застрельщиками, передовым отрядом в деле борьбы за нашу культуру и мы должны были показать, на что мы способны. Теперь, когда дело и надо признаться, трудное дело, — сделано, какое счастье сознавать, что мы сумели оправдать то доверие, которое нам было оказано.

Следует упомянуть, что в общем, экспедицию сопутствовала удача. Погода, как говорят моряки, была с нами. Было, конечно, и обратное, при том в самые тяжелые для нас моменты, но без неожиданных препятствий и без хороших штормов было бы просто скучно.

Каковы же были те научные работы, которые мы вели во время нашего похода? Как я уже указывал выше, геофизик В. А. Березкин вел метеорологические наблюдения и гидрологические работы. Метео-служба у нас поставлена была весьма тщательно. Ежедневно производилось три срочных наблюдения в 7, 13 и 21 час по времени первого пояса. Результаты наблюдений сейчас же передавались по радио в Берген, Тромсе и Ленинград. Кроме того, в специальной будке были поставлены самописцы, термограф, гигрограф и барограф. Синоптические карты составлялись ежедневно, а иногда, два раза в день.

Гидрологические наблюдения свелись к производству глубоководных гидрологических станций, на которых было выполнено 362 наблюдения. Эти станции составили 5 разрезов:

1) вдоль Северо-Восточного берега Шпицбергена,
2) » Северо-Западного » »
3) к северу от Шпицбергена по меридиану 19° 37' в. долг. от Гринвича до 81° 47' с. ш.,
4) от Острова Карла XII-го к несуществующей Земле Джиллиса,
5) от Земли Франца Иосифа на юго-запад до 75° с. ш.

На всех станциях наблюдения, наблюдения выполнялись барометрами Копенгагенской Лаборатории с двумя опрокидывающимися термометрами, кроме того, велись наблюдения над соленостью и температурой поверхности моря. За время стоянки в Беверли-Зунд, была сделана серия наблюдений над поверхностными и глубинными течениями с помощью прибора Эпмана и, кроме того,поставлен футшток для наблюдений приливо-отливных течений (через каждые 15 минут). Велись, конечно, наблюдения во время плавания над ледовым покровом. Взятие глубин за все время плавания дает нам теперь много новых точек на огромном пространстве к северу от Шпицбергена, а также между ним и Землею Франца Иосифа.

В силу поставленной перед нами основной задачи, стоянки «Красина» у берегов были немногочисленны. Однако, всюду, где оказывалось это по обстоятельствам возможным, мы производили геологические исследования и провезли с собой обширный петрографический материал. Такие наблюдения мы вели в Рийпс-бей на его восточном берегу у мыса Вреде, затем в Беверли-Зунд, на островах Кастрен, в заливе Сабинен и, наконец, на мысе Ниль Земли Франца Иосифа.

Попутно мы собрали ботанический и зоологический материал, нами было убито 3 белых медведя, 2 оленя и множество экземпляров птиц. Наконец, во время похода было произведено около 700 фото-снимков и заснято 5000 метров кино-пленки.

В связи с работами ледокола «Красин» в северных широтах, мне кажется своевременным поставить вопрос о применении ледокола для всесторонних исследований в Арктике. Поход «Красина» с несомненностью доказал возможность при помощи ледокола преодолевать тот полярный лед, который совершенно недоступен всякому другому судну. Характерен в этом отношении тот факт, что ледокольное судно «Браганца» не могло пройти даже в том льду,

который оставался за кормою «Красина». Не подлежит сомнению, что состояние полярного льда может при известных обстоятельствах позволять пройти на мощном ледоколе очень далеко на север. В этом отношении показательна работа «Красина» во льдах во время второго нашего похода. Без малейших затруднений, мы достигли 81° 47' с. ш., т. е. точки, которой до нас в этом районе никто не достигал, если исключить поход «Фрама». Я имел уже возможность указать ранее, что «Красин» может продвигаться в том льду, среди которого имеются хотя-бы небольшие пространства чистой воды или же наблюдаются трещины в самом льду. На основании практики полярных исследований последних лет, мы можем констатировать, что как раз такие условия имеются в самых высоких северных широтах. Известно, что Амундсен при своем полете в 1925 году сел на своем самолете «Н-25» на воду в точке, астрономические координаты которой были 87° 43' с. ш. и 10° 20' в. д. Полеты над полюсом также показали, что даже в этом районе можно встретить среди льда широкие трещины во много километров длины. Характерна в этом отношении фотография Эльсворта, снятая во время перелета «Норвегии» над северным полюсом в 1926 году и помещенная в книге «Проблемы Арктики» Географического Общества в Нью-Йорке. Профессор Бегоунек также указывает в своем труде, что при полетах «Италии» над полюсом заметны были трещины. Но дело, конечно, не в той воображаемой точке, которая известна под именем Северный Полюс, задачи современных исследований не обуславливаются непременным достижением его. Скорее это является предметом спортивного соревнования. Целью современных исследований является д л и т е л ь н о е и с и с т е м а т и ч е с к о е изучение Северного Полярного моря в различных отношениях в тех глубоководных районах, центром которых является полюс.

Какие же мы в настоящее время ставим перед собою задачи по изучению полярных стран?

Я вряд ли ошибусь, если скажу, что первоочередной задачей является определение морских глубин (гидро-биологические исследования), установление протяженности, так назыв. шельфа, материковой отмели, а также распределение суши и моря и изучение морских течений. Не менее важное значене имеет разрешение многих проблем геофизики

в широком смысле этого слова. Правильное предсказание погоды, даже в более южных широтах, было бы немыслимо без знания метеорологических факторов на крайнем севере, в связи с тем, что полярная область играет роль охладителей горячих токов воздуха; высокий научный интерес имеют также аэрологические наблюдения, изучение элементов земного магнетизма и атмосферного электричества.

Если удалось бы длительно производить хотя бы часть этих наблюдений в глубоководном районе высоких северных широт, мы бы несомненно, достигли крайне важных и интересных научных результатов.

Идея проникновения на ледоколе в высокие широты не является новой. Еще в 1900 году известный русский моряк и исследователь, адмирал Макаров, утверждал, что на ледоколе можно пройти напролом к полюсу. Но тогда эта мысль вызывала ряд возражений, которые теперь отпадают в связи с возможностью применения самолетов и радио. Как же обстоит дело теперь?

Радиус действия ледокола типа «Красин» очень велик. При ходе 10 миль в час на чистой воде, «Красин» сжигает 100 тонн угля в сутки и может взять с собою 3200 тонн, т. е. на 32 дня хода по чистой воде или при ходе 240 миль в сутки, мы получаем запас угля (240 × 32) = 7700 миль. Расстояние от Нордкапа до северного полюса — 600 миль, а считая обратный ход всего 1200 миль. На «Красине», таким образом, будет иметься шестрной запас топлива. Но еще более целесообразным явилось бы переустройство «Красина» на жидкое топливо. В этом случае, район действия ледокола увеличился бы на 40%, т. е. достигал бы, примерно, 11—12.000 миль. Переделка ледокола на нефть выгодна также в том отношении, что сократила бы состав команды до 50—60 человек.

Для рекогносцировочных целей, а также для производства некоторых научных работ, ледокол должен быть снабжен двумя самолетами легкого типа, один из которых, однако, должен быть приспособлен и для дальних полетов. Такие самолеты, снабженные радио, могут принести неоценимые услуги не только для разведки, но и для производства научных работ, делая посадку в том или ином месте с целью ледовых или океанографических исследований. Полеты замечательного летчика Бабушкина, который 15 раз летал и благополучно садился на лед с очевидностью до-

казывают целесообразность применения самолета для указанных целей.

Каков мог бы быть план деятельности такой экспедиции?

Ледокол должен быть снабжен 3—4 годичным запасом продовольствия. В конце июля или августа экспедиция покидает северный берег Шпицбергена, держа курс на север. До середины, а может быть, и конца октября ледокол неизменно движется вперед, стремясь достигнуть возможно более северной точки. Здесь он остается на зиму, в течение которой производятся все необходимые работы. Весной следующего года экспедиция, в зависимости от обстоятельств движется дальше на север или же возвращается обратно, если поставленная перед ними задача будет выполнена. Не подлежит сомнению, что применение самолетов для научной работы с базой у корабля, даст возможность членам экспедиции освятить в научном отношении огромный район.

Не приходится подчеркивать, сколь важные последствия может иметь научная работа на большом ледоколе, снабженном всеми необходимыми инструментами и аппаратами.

Будем надеяться, что идея применения ледокола для длительных полярных исследований будет осуществлена в ближайшее же время.

## Состав экспедиции на ледоколе «Красин»

| №№ | Фамилия | Имя | Должность |
|---|---|---|---|
| 1 | Самойлович | Рудольф | Начальник экспедиции |
| 2 | Орас | Пауль | Зам. начальника экспедиции |
| 3 | Чухновский | Борис | Командир самолета и пом. н-ка экспедиц. |
| 4 | Страубе | Георгий | 2-й пилот |
| 5 | Алексеев | Анатолий | Летчик-наблюдатель |
| 6 | Шелагин | Александр | Борт-механик |
| 7 | Федотов | Владимир | Борт-механик |
| 8 | Березкин | Владимир | Гидролог-синоптик экспедиции |
| 9 | Иванов | Иван | Секретарь экспедиции |
| 10 | Добровольский | Георгий | Коротковолновый радист (любитель) |
| 11 | Южин | Давид | Журналист |
| 12 | Шпанов | Николай | » |
| 13 | Суханов | Валериан | » |
| 14 | Чекердекович | Петр | » |
| 15 | Кабанов | Николай | » |
| 16 | Воронцова | Любовь | » |
| 17 | Миндлин | Эмиль | » |
| 18 | Джудичи | Давид | Итальянский корреспондент |
| 19 | Блувштейн | Вильгельм | Кино-оператор |
| 20 | Гуль | Адольф, доцент д-р | Гость экспедиции |

## Команда ледокола «Красин»

| | | | |
|---|---|---|---|
| 21 | Эгги | Карл | Капитан ледокола «Красин» |
| 22 | Пономарев | Павел | Ст. пом. капитана |
| 23 | Бачманов | Борис | 2-й » » |
| 24 | Брейнкопф | Август | 2-й » » |

| №№ | Фамилия | Имя | Должность |
|---|---|---|---|
| 25 | Петров | Юрий | 3-й пом. капитана |
| 26 | Легздин | Яков | 4-й » » |
| 27 | Средневский | Антон | Судовой врач |
| 28 | Ершов | Михаил | Ст. механик |
| 29 | Бычков | Алексей | 2-й » |
| 30 | Мокк | Александр | 3-й » |
| 31 | Ермолаев | Михаил | 4-й » |
| 32 | Экштейн | Иван | Ст. радиотелеграфист |
| 33 | Бакулин | Андрей | Радиотелеграфист |
| 34 | Юдихин | Иван | » |
| 35 | Кудзелько | Игнатий | Боцман |
| 36 | Салин | Филипп | Ст. рулевой |
| 37 | Парамошин | Василий | Плотник |
| 38 | Суров | Василий | Ст. матрос |
| 39 | Желудев | Сергей | Ст. водолаз |
| 40 | Панов | Иван | Повар |
| 41 | Окишев | Петр | » |
| 42 | Листовский | Виктор | » |
| 43 | Панфилов | Алексей | Матрос 1 кл. |
| 44 | Попернек | Федор | » |
| 45 | Климов | Дмитрий | » |
| 46 | Митрофанов | Филимон | » |
| 47 | Малышев | Иван | » |
| 48 | Исайчев | Антон | » |
| 49 | Дмитриев | Василий | Водолаз |
| 50 | Щукин | Анатолий | Санитар |
| 51 | Федоров | Михаил | Буфетчик |
| 52 | Соколов | Мартин | Пекарь |
| 53 | Баранов | Федор | » |
| 54 | Александрович | Ксения | Каютная уборщица |
| 55 | Хващевский | Владимир | Уборщик |
| 56 | Иванов | Николай | » |
| 57 | Холичев | Дмитрий | » |
| 58 | Перевозчиков | Александр | » |
| 59 | Веске | Ганс | Ст. машинист |
| 60 | Висбах | Александр | » |
| 61 | Мейер | Гуго | » |
| 62 | Холодов | Василий | » |
| 63 | Хроменков | Степан | » |
| 64 | Цеханович | Иван | » |

| №№ | Фамилия | Имя | Должность |
|---|---|---|---|
| 65 | Шнырев | Василий | Ст. машинист |
| 66 | Щебетовский | Николай | » |
| 67 | Рыжков | Дмитрий | » |
| 68 | Соколенков | Александр | » |
| 69 | Иванов | Василий | » |
| 70 | Васильев | Виктор | Ст. помощник машиниста |
| 71 | Леман | Мартин | Ст. электрик |
| 72 | Лепин | Петр | Машинист 1 кл. |
| 73 | Долгополов | Константин | » |
| 74 | Генрихсон | Владимир | » |
| 75 | Ольховский | Петр | » |
| 76 | Патрикеев | Александр | » |
| 77 | Тащин | Александр | » |
| 78 | Шевцов | Феодосий | » |
| 79 | Филиппов | Михаил | » |
| 80 | Козлов | Иван | » |
| 81 | Крастин | Павел | » |
| 82 | Корчагин | Борис | Мастеровой |
| 83 | Лавров | Михаил | Электрик |
| 84 | Ваганов | Николай | Машинист 2 кл. |
| 85 | Шубин | Иван | » |
| 86 | Кузьмин | Сергей | » |
| 87 | Павлович | Степан | Машинн. кладовщик |
| 88 | Куракин | Василий | Ст. кочегар |
| 89 | Свидерский | Иван | » |
| 90 | Сельсков | Дмитрий | » |
| 91 | Максимов | Василий | » |
| 92 | Прокофьев | Николай | » |
| 93 | Чирцын | Дмитрий | Кочегар 1 кл. |
| 94 | Гаврилов | Федор | » |
| 95 | Капитонов | Егор | » |
| 96 | Ципляев | Федор | » |
| 97 | Алимов | Аким | » |
| 98 | Карабанов | Николай | » |
| 99 | Дмитриев | Николай | » |
| 100 | Горский | Михаил | » |
| 101 | Тейхман | Роман | » |
| 102 | Падосен | Густав | » |
| 103 | Ренковецкий | Александр | » |

| №№ | Фамилия | Имя | Должность |
|---|---|---|---|
| 104 | Филиппов | Александр | Кочегар 1 кл. |
| 105 | Феоктистов | Иван | » |
| 106 | Писарев | Василий | » |
| 107 | Финкенфус | Вильгельм | » |
| 108 | Кондаков | Донат | » |
| 109 | Зыков | Петр | » |
| 110 | Мурник | Александр | » |
| 111 | Розенталь | Кристьян | » |
| 112 | Гвадера | Иван | » |
| 113 | Улокин | Федор | » |
| 114 | Иванов | Семен | » |
| 115 | Левкович | Николай | » |
| 116 | Осипов | Сергей | » |
| 117 | Потапов | Василий | » |
| 118 | Баибиков | Шакир | » |
| 119 | Кнокин | Николай | » |
| 120 | Кожухин | Александр | » |
| 121 | Черепов | Павел | » |
| 122 | Тойкин | Михаил | » |
| 123 | Чаун | Эдуард | » |
| 124 | Емельянов | Михаил | Кочегар 2 кл. |
| 125 | Емельянов | Алексей | » |
| 126 | Каспервик | Иван | » |
| 127 | Цибульский | Владимир | » |
| 128 | Гуляев | Василий | » |
| 129 | Дятлов | Арсений | » |
| 130 | Рубин | Михаил | » |
| 131 | Алексеев | Сергей | » |
| 132 | Николаев | Алексей | » |
| 133 | Попов | Владимир | » |
| 134 | Слюсарев | Сергей | » |
| 135 | Баранов | Владимир | » |
| 136 | Буров | Иван | » |

# ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие . . . . . 5

Глава I. Тревожные дни. — Комитет Помощи Итальянской Экспедиции. — Радиолюбитель Шмидт. — Отправка «Малыгина». — Постановление о посылке «Красина» . . . 7

Глава II. Организация похода. — Руководящая тройка. — Летная группа. — Научные сотрудники. — Морское командование. — Радисты. — Уборщица и журналистка . 17

Глава III. Погрузка. — Дружная работа. — Последние часы. — Выход в море. — Уборка грузов. — Балтика. — Ложные известия. — Первая лекция об Арктике. — Бельты . . . . . 26

Глава IV. У берегов Норвегии. — Доцент д-р Гуль. — Прибытие в Берген. — Погрузка угля. — Тревога о судьбе Амундсена. — Наши норвежские друзья. — Летчики Вилкинс и Эйелсон. — Спасите Амундсена . . . . . 40

Глава V. На север. — Радио о спасении Нобиле. — Андеснес. — Остров Медвежий. — Первый айсберг. — Продвижение во льду . . . . . 50

Глава VI. Свальбард. — Курс на восток. — К югу от Семи Островов. — Браганца. — Белый медведь. — Ледяной барьер . . . . . 65

Глава VII. К северу от Семи Островов. — Тяжелая борьба со льдом. — Авария. — Мы застряли. — Работа «Малыгина» и полет Бабушкина. — Поле для полетов. — Ложное солнце. — У ледяного аэродрома. — Новая авария 79

Глава VIII. Выгрузка самолета. — Предстоявшие задачи. — Первый полет Чухновского. — Счастливая посадка. — Гидрологические работы со льда. — Водолазы. — Экскурсия на лыжах . . . . . 99

Глава IX. Подготовка ко второму полету. — Неблагоприятная погода. — Старт. — Радиосвязь. — Обнаружение группы Мальмгрена. — Молчание. — Тревога. — Вынужденная посадка. — Радиограмма Чухновского . . . 111

Стр

Глава X. Вперед. — Снова борьба со льдом. — Медведи. — Люди на льду. — Спасение Цаппи и Мариано — Рассказ Цаппи. — Гибель Мальмгрена . . . . . 121

Глава XI. На помощь Вильери. — У «красной палатки». — Встреча спасенных и спасателей. — Радио Нобиле. — Футбол на льдине Белого Медведя. — В кают-компании 141

Глава XII. Жизнь на льду с 25 мая по 12 июля. — Как объясняет Нобиле свой полет с Лундборгом. — Тяжелая болезнь Мариано. — Вопрос о поисках третьей группы. — Обмен радио с Муссолини. — Поток приветственных телеграмм. — Вопрос о поисках Алессандрини . . . . 152

Глава XIII. У м. Вреде. — Жизнь летной партии в Рийпсбей. — Итальянские альпинисты. — Нойс и его поход. — Встреча с «Браганца». — Поход капитана Сора и Ван-Донген . . . . . 168

Глава XIV. Прибытие в Кингс-бей. — Передача спасенных на «Читта ди Милано». — Встреча с Нобиле. — Угольные месторождения. — Спуск самолета. — Летчики остаются в Кингс-бее. — Окончание работ «Малыгина» . . . . 176

Глава XV. В Норвегию. — Русские промыслы на Шпицбергене. — «Монте Сервантес» под угрозой гибели. — Водолазные работы. — Интернациональная экскурсия. — Ремонт закончен . . . . . 185

Глава XVI. На юг. — В шхерах. — В Ставангере. — Встреча. — Док Розенберга. — Банкет. — 12.000 посетителей в один день. — В Бергене. — Опять в океане. — Радио о поплавке «Латама». — Кингс-бей . . . . . 198

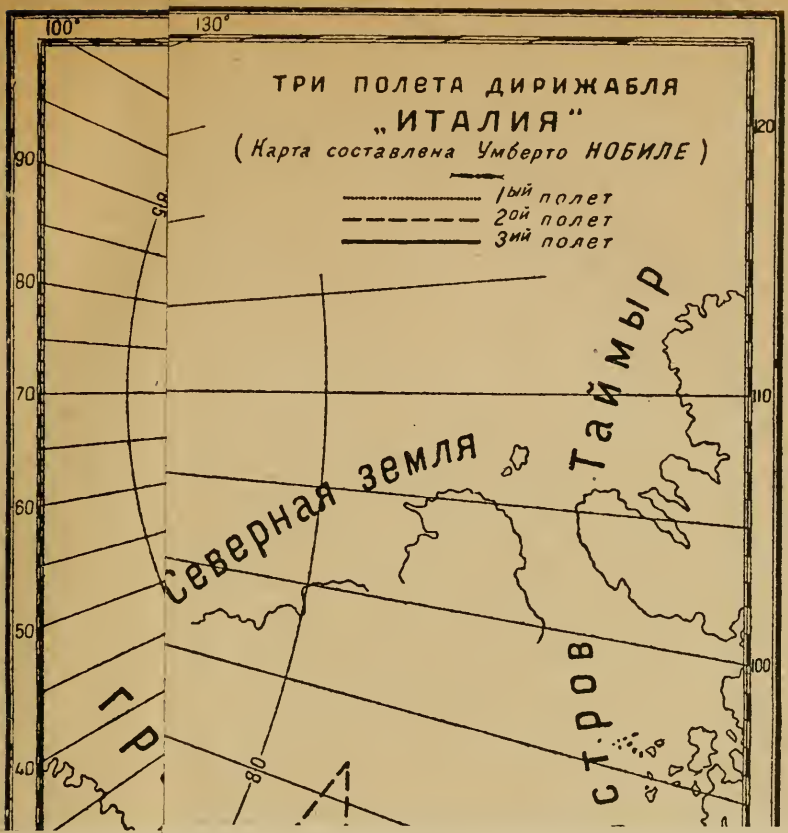
Глава XVII. На поиски третьей группы. — Капитан Свенсен, Крозио, Джованини. — Беверли-Зунд. — Прилет летной партии. — Разведочный полет. — Шторм. — Конец летной кампании . . . . . 211

Глава XVIII. На север. — 81° 47'. — О. Карла XII-го. — Земли Джиллиса не существует. — Земля Франца Иосифа. — Кап Ниль. — Депо . . . . . 225

Глава XIX. Возвращение. — Фиорды. — Приближение к родным берегам. — Встреча в Ленинграде и Москве . 237

Глава XX. Сколько было спасательных экспедиций? — Чем объяснить успех «Красина». — Научные работы нашей экспедиции. — Очередные задачи полярных исследований. — Ледокол, как средство изучения Арктики . . 246

СОСТАВ ЭКСПЕДИЦИИ на ледоколе «Красин» . . . . 255


ТРИ ПОЛЕТА ДИРИЖАБЛЯ
„ИТАЛИЯ"
(Карта составлена Умберто НОБИЛЕ)
1ый полет
2ой полет
3ий полет
Северная земля
Таймыр
100°
130°
90
80
70
60
50
40
120
110
100

5°
40°
45
50°
82
81
80
30'
С е м о р е
О Альберт-Эдвард
Земля Франца Иосифа
Земля Александры
Земля Принца Георга

THE LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF
NORTH CAROLINA
AT CHAPEL HILL

RARE BOOK COLLECTION

The André Savine Collection

G630
.R8
S26
1930

Printed in Germany